

Іголкін І. В.,

науковий співробітник відділу управління економікою
Інституту економіки та прогнозування НАН України

РОЛЬ НАЦІОНАЛЬНИХ І ТРАНСНАЦІОНАЛЬНИХ ПРОЕКТІВ У СИСТЕМІ РОЗВИТКУ ІНФРАСТРУКТУРИ НАЦІОНАЛЬНОЇ ЕКОНОМІКИ*

Розглянуто роль національних і транснаціональних проектів у розвитку інфраструктури національних економік деяких країн світу та проблеми, притаманні більшості цих проектів.

Ключові слова: національні і транснаціональні проекти, інфраструктура, перевитрата коштів, прогнозування, життєздатність проекту.

Пріоритетні національні проекти є одним з ефективних інструментів реалізації економічної та соціальної політики держави на сучасному етапі розвитку суспільних відносин. Аналіз міжнародного досвіду показує, що такі проекти формуються та реалізуються саме в тих секторах, де для вирішення системних проблем у соціально-економічному розвитку країни потрібен системний підхід.

Процеси глобалізації світової економіки багато в чому пов'язані з прогресом науки та технологій. Місце країни в сучасному світі дедалі більше визначається якістю людського капіталу, станом освіти та рівнем використання нових досягнень науки й технологій у виробництві. Фактори, які зумовлюють стан країн у геополітичній конкуренції у XXI ст., включають освіту, охорону здоров'я та інші параметри якості життя населення, розвиток науки й інформаційного середовища, а також ключових виробничих систем високих технологій, здатності господарського механізму генерувати високу інноваційну активність.

Галузі інфраструктури забезпечують базові умови життєдіяльності суспільства як важливий інструмент досягнення соціальних, економічних і політичних цілей. Стабільний розвиток інфраструктури є гарантією єдності економічного простору, вільного переміщення товарів і послуг, конкуренції та свободи економічної діяльності, забезпечення цілісності країни та її національної безпеки, поліпшення умов і рівня життя населення.

Загалом протягом останніх 25 років у 139 країнах із низьким і середнім рівнем доходів за участю приватного капіталу реалізується та вже завершено понад 4,9 тис. інфраструктурних проектів. Щорічні потреби країн з низьким і середнім рівнем доходів у фінансових ресурсах для інвестування в об'єкти інфраструктури фахівці Світового банку оцінюють на рівні 5–6 %

* Стаття написана в рамках відомчої тематики Інституту економіки та прогнозування НАН України "Публічно-приватне партнерство як складова стратегії співробітництва держави з міжнародними організаціями та транснаціональними компаніями".

ВВП цих країн, тоді як фактичні витрати становлять близько 40 % від потреб¹.

Останнім часом у всьому світі реалізуються інфраструктурні національні та транснаціональні проекти вартістю в мільярди доларів. У Європі це тунель через протоку Ла-Манш, міст Ересунн між Данією і Швецією, міст Васко да Гама в Португалії, німецький маглев (потяг на магнітній подушці) “Трансрапід”, який курсує між Берліном і Гамбургом. Це створення високошвидкісної залізничної мережі для всієї Європи, міжнародних систем автострад, тунелів в Альпах, сполучення через Балтику між Німеччиною і Данією, вкладення величезних інвестицій у нові порти для вантажоперевезень, сполучення через протоки Гібралтар і Мессіна. Це найдовший у світі автомобільний тунель у Норвегії, нові та модернізовані телекомунікаційні мережі, системи міжнародних трубопроводів для транспортування нафти і газу та міжнародні електричні мережі для задоволення зростаючих потреб європейського енергетичного ринку².

Подібна ситуація склалася як у розвинутих країнах світу, так і в країнах, що розвиваються. Як приклад можна навести аеропорт Чек Леп Кок у Гонконзі, тунель Квінлінг у Китаї, міст Акаші-Кайкію в Японії, тунель через гавань Сіднея, Північно-Південну швидкісну автомагістраль у Малайзії, Другу швидкісну автомагістраль у Таїланді. На Американському континенті існують Бостонський Біг Діг, автостради й залізниці в Каліфорнії, міжнародний аеропорт у Денвері, міст Конфедерації в Канаді, суперавтострада між Сан-Паулу і Буенос-Айресом, міжокеанська автострада через усю Південну Америку – від Атлантики до Тихого океану й автострада Венесуела – Бразилія. За межі транспортної інфраструктури виходять: дамба “Трьох ущелин” у Китаї, газові трубопроводи в Росії, дамба Пергау в Малайзії, заходи проти повеней у Бангладеш, газовий трубопровід між Болівією і Бразилією, лінія електропередачі між Венесуелою та Бразилією. Додатково слід згадати наймасштабніший проект – інтернет із відповідними інфраструктурними і телекомунікаційними проектами.

Різні аспекти реалізації національних та транснаціональних проектів у галузі інфраструктури розглядали у своїх працях вітчизняні та зарубіжні науковці: Б. Флівбйорг, Н. Брузеліус, В. Ротенгаттер, М. Уочс, Д. Пікрел, П. Х. Джесперсен, Р. Вікерман, В. Геєць, С. Соколенко, В. Семиноженко, Д. Сорокін, Є. Черевиков та ін. Згадані вчені-економісти зробили вагомий внесок у дослідження цієї тематики.

Фізичний і економічний масштаб сьогоденних національних проектів такий, що успіх або провал тільки одного проекту через якийсь час (тривалий або не дуже) може справити істотний вплив на націю загалом. Саме тому метою статті є подальше вивчення ролі національних і транснаціональних

¹ About Private Infrastructure Projects Database / The World Bank Group [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://ppi.worldbank.org/resources/ppi_aboutDb.aspx.

² Ross J. F. L. Linking Europe: Transport Policies and Politics in the European Union / J. F. L. Ross. – Westport, CT : Praeger Publishers, 1998. – 266 p.

проектів у розвитку інфраструктури національних економік та проблем, властивих більшості таких проектів.

Інфраструктура швидко перетворилася з попередньої умови для виробництва і споживання на саму суть діяльності. Сьогодні інфраструктура відіграє ключову роль у створенні “нового світового порядку”, за якого люди, товари, енергія, інформація і гроші переміщуються з безпрецедентною легкістю.

Національні проекти посідають центральне місце в новій політиці простору, тому що інфраструктура дедалі більше будується і розвивається як національний проект. Таким чином, за минулі 20 років стрімко зросла кількість великомасштабних інфраструктурних проектів, які фінансувалися національними та наднаціональними урядовими банками, банками приватного капіталу і банками розвитку.

Однак, незважаючи на те, що дедалі більша кількість потужних інфраструктурних проектів пропонується і здійснюється по всьому світу, є низка проблем, характерних для більшості національних і транснаціональних проектів. Перевитрата коштів і доходи нижче очікуваних часто ставлять під сумнів життєздатність проектів і перетворюють деякі з них, спочатку плановані як ефективні засоби економічного зростання, на можливі перешкоди такому зростанню. Тунель під Ла-Маншем, відкритий у 1994 р., будівництво якого коштувало 4,7 млрд ф. ст., наочно ілюструє саме такий випадок. Перевищення витрат на будівництво на 80 % призвело майже до банкрутства декількох організацій, витрати на фінансування були на 140 % більшими за прогнозовані, а доходи становили менше половини від очікуваних.

Перевитрата коштів на будівництво міжнародного аеропорту в Денвері (США), відкритого в 1995 р., досягла майже 200 % кошторисної вартості в розмірі 5 млрд дол. США, а пасажиропотік у рік відкриття становив лише половину від запланованого. Проблеми функціонування аеропорту Чек Леп Кок у Гонконзі вартістю 20 млрд дол. США, відкритого в 1998 р., призвели до значного збільшення витрат і зниження доходів у аеропорту та поширились на всю економіку Гонконгу, спричинивши негативні наслідки для ВВП³.

Навіть у такій великій країні, як Китай, економічний відгомін окремого національного проекту, такого як дамба “Трьох ущелин”, “може перешкоджати економічній життєздатності країни в цілому”⁴.

Щодо екологічних і соціальних наслідків проектів, то їх часто взагалі не беруть до уваги в процесі розроблення або надто недооцінюють⁵. У Скандинавії компанії, що здійснювали будівництво мостів Ересунн і Великий Бельт, спочатку намагалися ігнорувати чи применшувати значення еколо-

³ Financial News / CNN. – 1998. – 16 Jul.; Ostrom E. Institutional Incentives and Sustainable Development: Infrastructure Policies in Perspective / E. Ostrom, L. Schroeder, S. Wynne. – Boulder, CO : Westview Press, 1993. – 266 p.

⁴ Salazar J. G. Damming the Child of the Ocean: The Three Gorges Project / J. G. Salazar // Journal of Environment and Development. – 2000. – Vol. 9, № 2. – P. 173.

⁵ Buckley R. C. How Accurate Are Environmental Impact Predictions? / R. C. Buckley // Ambio. – 1993. – Vol. 20, № 3–4.

гічного аспекту, але під впливом екологічних організацій та груп громадського протесту були змушені внести ці питання до програми прийняття рішення. У Німеччині проекти високошвидкісних залізниць постійно піддавалися критиці за те, що не враховували руйнівного впливу на навколишнє середовище. За те саме зазвичай критикують дамби. Однак екологічні проблеми, обійдені увагою в процесі підготовки проекту, як правило, даються взнаки під час будівництва та експлуатації, і якщо до них не ставитися серйозно, вони часто дестабілюють природне середовище, суспільство і самі національні проекти. Більше того, неодноразово з'ясувалося, що позитивний вплив на розвиток регіону, який всіляко підкреслюється засновниками проекту заради політичного схвалення своєї діяльності, або неможливо виміряти, або є незначним чи негативним.

Як наслідок, аналіз витрат і результатів, аналіз фінансового стану та експертиза екологічного та соціального впливу, які здебільшого проводяться в процесі підготовки національних проектів, піддаються сумніву, критикуються і засуджуються набагато частіше і драматичніше, ніж у будь-якій іншій професійній сфері. Засновники проектів часто порушують вимоги прийнятої практики управління, прозорості та участі в політичному та адміністративному ухваленні рішень або через неучтв, або тому, що розцінюють такі методи як перешкоду для запуску проектів. Громадянське суспільство не має такого ж права голосу в цій сфері суспільного життя, як в інших; зазвичай громадян тримають на істотній відстані від прийняття рішень щодо національного проекту. У деяких країнах ситуація повільно змінюється, але поки що національні проекти часто оточені політикою недовіри. Люди побоюються, що політична нерівність у доступі до процесів ухвалення рішень призведе до нерівного розподілу ризиків, труднощів і вигод від проектів⁶. Широка публіка нерідко скептично чи негативно налаштована стосовно проектів, громадяни та зацікавлені групи організують протести. Жителі Скандинавії, котрі, як жителі інших регіонів планети, відчували останніми десятиліттями труднощі здійснення одного проекту за іншим, для опису непрозорості та неучасті громадян у прийнятті рішень щодо національного проекту застосовують термін “дефіцит демократії”. Факт популярності цього спеціального терміна, який характеризує ситуацію з ухваленням рішень, є показовим для розуміння того, що різні верстви населення розцінюють стан справ у цій сфері як незадовільний.

Хоч економічні та політичні аспекти будівництва мосту або аеропорту, звичайно, багато в чому відрізняються від дослідження космосу, водокористування або забезпечення глобального доступу до інтернету, є і значна схожість, наприклад, щодо перевищення запланованих витрат і фінансового ризику, коли можна спостерігати на диво подібну модель у різних типах проектів. Заходи щодо забезпечення відповідальності, необхідної для виявлення та зниження систематичної недооцінки витрат, переоцінки прибутку та інших ризиків, не надто відрізняються для багатьох проектів.

⁶ *Boholm A. Issues of Risk, Trust and Knowledge: The Hallandsas Tunnel Case / A. Boholm, R. Lofstedt // Ambio. — 1999. — Vol. 28, № 6. — P. 556–561.*

Це стосується як державного, так і приватного секторів. Для національних проектів немає простої формули поділу уряду і бізнесу. Вони настільки складні, що, по суті, значною мірою є гібридом. Це стосується навіть проектів, які вважаються цілком приватними: їх очевидна складність і потенційне значення вимагають істотної участі державного сектору у вирішенні багатьох проблем, наприклад, щодо безпеки і захисту навколишнього середовища. Таким чином, співробітництво державного та приватного секторів вирішальне навіть для проектів приватного сектору. Але питання полягає не в тому, чи є така співпраця, а в тому, як її здійснювати.

Однією з поширених проблем під час реалізації великих транспортних інфраструктурних проектів є перевищення витрат. Різниця між фактичними й орієнтовними витратами на капіталовкладення часто дорівнює 50–100 %, і перевитрата коштів у кінцевому підсумку нерідко починає загрожувати життєздатності самого проекту. Першим кроком у скороченні перевитрати коштів має стати визнання, що значний ризик перевитрати існує і його неможливо цілком усунути, але можна зменшити. Наступним кроком є передача ризику перевитрати тим, хто найкраще здатний ним управляти.

Головною причиною перевитрат є недостатньо реалістичний підхід у початковій оцінці вартості. Недооцінюються тривалість і вартість затримок, надто низько оцінюються непередбачувані витрати, не враховуються належною мірою зміни в технічних вимогах до проекту і дизайну, ігноруються зміни валютних курсів, так само як і геологічний ризик, кількісні та цінові зміни, вартість відчуження, вимоги безпеки і захисту навколишнього середовища. У багатьох великих проектах до того ж міститься великий відсоток високоризикових технологічних інновацій. Зазвичай, як наслідок, витрати, які за попереднього оцінювання вартості часто визначаються неправильно, збільшуються. У табл. 1 наведені приклади перевитрат коштів для низки транспортних проектів.

Якщо проаналізувати витрати декількох сотень інших проектів, включаючи електростанції, дамби, водогосподарські проекти, проекти нафто- і газовидобутку, системи інформаційних технологій, космічні проекти, то можна зробити висновки, що в них також спостерігається чітка тенденція до перевитрати коштів.

Серед найбільш вражаючих прикладів фінансових перевитрат – Сіднейська опера, реальна вартість якої перевищила проектовану приблизно в 15 разів, надзвуковий лайнер “Конкорд”, реальна вартість якого виявилася у 12 разів вищою від запланованої⁷. Зауважимо, що фінансові перевитрати були властиві великим проектам від самого початку їх реалізації і в розвинутих країнах, і в країнах, що розвиваються. Коли в 1869 р. був побудований Суецький канал, фактична вартість монтажних робіт була у 20 разів вища, ніж перша орієнтовна вартість, і втричі вища, ніж оцінка вартості за рік перед початком будівництва. Перевитрата коштів на будівництво Панамського каналу, закінченого в 1914 р., становила від 70 до 200 %. Вартість

⁷ Hall P. Great Planning Disasters Revisited / P. Hall. – L. : UCL Department of Geography, 1990. – P. 3.

Таблиця 1

Перевищення витрат на будівництво деяких інфраструктурних національних і транснаціональних проектів, %

Проект	Перевищення витрат
Бостонська артерія (проект тунелю), США	196
Міст Хамбер, Великобританія	175
Залізниця Бостон – Вашингтон – Нью-Йорк, США	130
Залізничний тунель Великий Бельт, Данія	110
Автострада Чапел-ан-ле-Фріт, Великобританія	100
Залізниця Сінкансен, Японія	100
Вашингтонський метрополітен, США	85
Тунель під Ла-Маншем, Великобританія, Франція	80
Вузькоколійна залізниця Карлсруе – Бреттен, Німеччина	80
Транспортне сполучення Ересунн, Данія	70
Метрополітен у Мехіко, Мексика	60
Залізниця Париж – Обер – Нантер, Франція	60
Метрополітен Тайн і Уїр, Великобританія	55
Транспортне сполучення Великий Бельт, Данія	54
Сполучення через протоку Ересунн, Данія, Швеція	26

Джерело: Мегапроекти: история недостроев, перерасходов и прочих рисков строительства / Б. Фливиборг, Н. Брузелиус, В. Ротенгаттер ; [пер. с англ. А. А. Исаева]. – М. : Вершина, 2005. – С. 26.

будівництва Бруклінського мосту збільшилася на 100 %⁸. Таким чином, перевитрата запланованих коштів є типовою як для транспортних національних і транснаціональних проектів, так і для проектів в інших галузях інфраструктури.

Перевитрата коштів у великих проектах не є феноменом лише державного сектору, і її не можна уникнути, просто розмістивши проекти в приватному секторі, навіть якщо це допоможе посилити дисципліну і відповідальність. Тоді як схема перевитрати коштів часто разюче схожа у багатьох проектах, причини перевищення запланованих витрат різняться. Щодо тунелю під Ла-Маншем, то головною причиною перевитрати коштів стали зміни вимог безпеки. У проекті транспортного сполучення Великий Бельт бюджет змусили збільшити екологічні проблеми та аварії, спричинені повеннями і потужними пожежами. Сполучення Ересунн виявилось дорожчим, ніж планувалося, через необхідність вписати велику нову транспортну інфраструктуру в густонаселений Копенгаген та ін. Причину перевищення витрат у великих інфраструктурних проектах складніше передбачити, ніж той факт, що перевитрата коштів найімовірніше відбудеться. У більшості

⁸ Summers R. Cost Estimates as Predictors of Actual Costs: A Statistical Study of Military Developments / R. Summers // Strategy for R&D: Studies in the Microeconomics of Development / ed. by Th. Marschak, Th. K. Glennan, R. Summers. – Berlin : Springer-Verlag, 1967. – P. 148.

випадків оцінка вартості, яка використовується під час прийняття рішень щодо великих проектів з розвитку транспортної інфраструктури, є надто заниженою. Це стосується також аналізу витрат і результатів, де зазвичай надається оцінка вартості, для розрахунку життєздатності проектів.

Те, що для національних проектів характерні великі перевитрати коштів, не означає, що немає позитивних прикладів фінансової оцінки та управління. Для транспортних інфраструктурних проектів така практика найхарактерніша для доріг, але можлива і щодо залізничних проектів, як, наприклад, будівництво високошвидкісних залізниць Париж – Південно-Схід і Париж – Атлантика у Франції, де спостерігалася лише невелика фінансова перевитрата, а також продовження залізниці в район Денфорта в Торонто і метро в Кельні⁹. Однак для більшості проектів є істотний простір для вдосконалення процедур фінансової оцінки та організаційних заходів з контролю витрат.

Основою для соціально-економічної та екологічної оцінки інфраструктурних національних проектів є прогнозування попиту. Оцінка фінансової життєздатності проектів також безпосередньо залежить від точності таких прогнозів. Відповідно до даних про точність прогнозованого попиту в транспортній галузі щодо обсягу перевезень, розподілу транспорту в просторі та між типами транспорту, прогнозування попиту, як і прогнозування вартості, є головним джерелом невизначеності та ризику в оцінці великих інфраструктурних проектів (табл. 2).

Причинами недостовірності прогнозів руху транспорту є:
– методологія;

Таблиця 2

Приклади інфраструктурних національних і транснаціональних проектів, які зазнали серйозних проблем з отриманням прибутку

Проект	Фактичний рух, % від прогнозованого
Калькуттський метрополітен, <i>Індія</i>	5
Метрополітен у Маямі, <i>США</i>	15
Тунель під Ла-Маншем, <i>Великобританія, Франція</i>	18
Залізниця Норд ТГВ у Парижі, <i>Франція</i>	25
Міст Хамбер, <i>Великобританія</i>	25
Перехрестя автостради М65 Ханкоут і ділянки Барнлі, <i>Великобританія</i>	35
Метрополітен Тайн і Уїр, <i>Великобританія</i>	50
Метрополітен у Мехіко, <i>Мексика</i>	50
Аеропорт у Денвері, <i>США</i>	55

Джерело: Мегaproекты: история недостроев, перерасходов и прочих рисков строительства / Б. Фливбьорг, Н. Брузелиус, В. Ротенгаттер ; [пер. с англ. А. А. Исаева]. – М. : Вершина, 2005. – С. 26.

⁹ World Development Report 1994: Infrastructure for Development / World Bank. – Oxford : Oxford University Press, 1994; Rapport de la Mission sur la Projet de TGV-Est Europeen / A. Blanc, Ch. Brassier, Ch. Bernardini, M. Gerard ; Inspection General des Finances et Conseil Generate des Pont et Chaussées. – Paris, 1996.

- брак інформації;
- поведінка людей і вплив додаткових факторів;
- несподівані зміни екзогенних факторів;
- несподівана політична кон'юнктура чи відсутність реалізації додаткової політики;
- прихована упередженість в оцінці консультанта;
- упередженість в оцінці засновника проекту.

Узяті разом, ці фактори пояснюють слабкі результати прогнозування попиту щодо транснаціональних і національних проектів, а також те, чому відмінності між прогнозованим і фактичним розвитком є наслідком упередженості. Така упередженість та інтереси, що стоять за нею, можуть, у кінцевому підсумку, загрожувати життєздатності проекту.

Головні змінні фінансової життєздатності кожного великого проекту – витрати (інвестиції, фінансування, експлуатація та обслуговування) і доходи (головним чином плата за користування дорогами в разі транспортних проектів). Для кожної змінної прогнозовані значення можуть відрізнятися від фактичних. Тому є ризик, що фактична життєздатність проекту суттєво відрізнятиметься від прогнозованої.

Різниця між прогнозованою та фактичною життєздатністю може бути настільки великою, що, якби фактична життєздатність була відома заздалегідь, проект:

- 1) не був втілений у життя;
- 2) був здійснений в іншій формі;
- 3) був замінений іншим проектом.

Інакше кажучи, деякі проекти було реалізовано, оскільки їх нежиттєздатність не була доведена, що призвело до неефективного використання коштів.

Модель надто оптимістичних оцінок життєздатності проектів на початкових стадіях планування характерна для багатьох із них (табл. 3).

У дослідженні десяти транзитних проектів, яке проводилося Міністерством транспорту США, життєздатність обчислювалася шляхом аналізу рентабельності, який співвідносив вартість з обсягом перевезень¹⁰. Як згадувалося, фінансові перевитрати в десяти проектах коливалися від 10 до 106 %, тоді як фактичний обсяг перевезень був на 28–85 % нижче прогнозованого. Результатом стало те, що фактичні витрати на пасажирів в середньому на 500 % перевищували прогнозовані (від 190 до 870 %), і відповідно фактична життєздатність проекту була набагато нижчою від запланованої¹¹. У десяти американських проектах розбіжність між прогнозом і реальними витратами на пасажирів частіше була більшою, ніж увесь діапазон витрат з

¹⁰ *Pickrell D. H. Urban Rail Transit Projects: Forecast Versus Actual Ridership and Cost. Final Report / D. H. Pickrell. – Washington : UMTA, 1989, – 164 p.; Richmond J. E. D. New Rail Transit Investments: A Review / J. E. D. Richmond. – Cambridge, MA : Harvard University, John F. Kennedy School of Government, 1998. – 112 p.*

¹¹ *Pickrell D. H. Urban Rail Transit Projects: Forecast Versus Actual Ridership and Cost. Final Report / D. H. Pickrell. – Washington : UMTA, 1989, – P. xi.*

**Інфраструктурні національні й транснаціональні проекти,
які стикнулися з проблемами життєздатності**

Проект	Перевитрата коштів на будівництво, %	Фактичний рух, % від прогнозованого у рік відкриття
Міст Хамбер, <i>Великобританія</i>	175	25
Тунель під Ла-Маншем, <i>Великобританія, Франція</i>	80	18
Метрополітен у Балтиморі, <i>США</i>	60	40
Метрополітен Тайн і Уїр, <i>Великобританія</i>	55	50
Метрополітен у Портленді, <i>США</i>	55	45
Метрополітен у Буффало, <i>США</i>	50	30
Метрополітен у Маямі, <i>США</i>	35	15
Залізниця Норд ТГВ у Парижі, <i>Франція</i>	25	25

Джерело: *Skamris M. K. Economic Appraisal of Large-Scale Transport Infrastructure Investments : PhD dissertation / M. K. Skamris ; Aalborg University. – Aalborg, 2000.*

усіх альтернативних проектів. Дослідники дійшли висновку: “...дуже ймовірно, що, якби у відповідальних осіб були точніші прогнози щодо витрат і майбутнього обсягу перевезень у цих проектах, вони обрали б інший проект”¹².

Чому життєздатність у багатьох національних проектах так переоцінюється? На нашу думку, головна проблема полягає в тому, що стимули надання оптимістичних оцінок життєздатності дуже потужні, а перешкоди незначні. Відповідальність надто низька, тому політичні діячі, які недооцінюють витрати заради схвалення проектів, рідко залишаються при владі, коли фактична життєздатність може бути розрахована, якщо це взагалі робиться. Підрядники та інші особи, які мають інтерес у таких проектах, також прагнуть до схвалення своїх пропозицій. Таким чином, невизначеність в оцінці життєздатності національних проектів пов’язана не тільки з природною складністю передбачення майбутнього, а й з людським фактором.

Отже, можна зробити такі висновки:

- перевитрати коштів на величину від 50 до 100 % у реальному вираженні загальноприйнятті для транспортних інфраструктурних національних і транснаціональних проектів, а перевитрата більше ніж на 100 % не є незвичайною. Подібні дані характерні не тільки для транспортних, а й для всіх інших типів проектів;
- розбіжність прогнозованого попиту з фактичним у межах від 20 до 70 % є звичайною для більшості транспортних інфраструктурних національних проектів. Прогнози для залізничних проектів особливо тяжіють до переоцінки руху транспорту (часто більше ніж на 100 %);

¹² *Kain J. Choosing the Wrong Technology: Or How to Spend Billions and Reduce Transit Use / J. Kain // Journal of Advanced Transportation. – 1988. – № 21. – P. 197–213.*

- прогнози життєздатності для транспортних інфраструктурних національних проектів часто оптимістичні настільки, що погано узгоджуються з фактичним розвитком. Через послідовний і однотипний характер відмінності між прогнозованими та реальними витратами, доходами і життєздатністю не можна пояснити переважно природною складністю передбачення майбутнього. Навпаки, відмінності можна пояснити діями прихильників проекту, що досягли успіхів у маніпулюванні прогнозами для прийняття рішення про продовження проектів. Головна проблема полягає в недостатній відповідальності сторін, залучених до розроблення та реалізації проекту, а зовсім не в браку технічних навичок або даних;
- через часові рамки, пов'язані з розробленням і реалізацією національних проектів, політичні діячі, які беруть участь у наданні надоптимістичних прогнозів життєздатності для схвалення проектів, часто не залишаються при владі, коли фактична життєздатність може бути розрахована;
- зацікавлені групи можуть просувати проекти, нічим не ризикуючи і нічого не сплачуючи. Інші фінансують проекти за рахунок платників податків у формі незалежних гарантій. Це заохочує дії заради вигоди зацікавлених груп;
- підрядники прагнуть до прийняття своїх пропозицій у процесі подання заявки на підряд. Договірні штрафи за надання надто оптимістичних пропозицій часто нижчі, ніж потенційний прибуток. Тому витрати і ризики також нерідко недооцінюються в тендерах. У результаті реальні витрати і ризики не виникають доти, доки будівництво не розгорнеться на повну силу.

Таким чином, проблема надійності оцінок життєздатності як у транспортних, так і в інших інфраструктурних транснаціональних і національних проектах є актуальною і з часом її вага тільки зростає. Цю проблему неможливо розв'язати технічними засобами. Її вирішення пов'язане з питаннями влади і вимагає врівноважених адміністративних та організаційних змін¹³.

¹³ An Overview of Monitoring and Evaluation // World Bank Report. – 1994. – № 13247; Evaluation Results 1992. – Washington DC : World Bank, 1994.