

ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНАЯ ИНФРАСТРУКТУРА

Строительство дорог и скоростных автомагистралей набирает скорость

Среди видов транспорта, соединяющих города и деревни Индии, автодорожный является наиболее важным. Именно он обеспечивает последний участок пути от аэропортов и железнодорожных вокзалов до конечных пунктов и выполняет 70% грузоперевозок и 85% пассажирских перевозок в стране.

Индия обладает одной из наиболее крупных автодорожных сетей в мире, протяженностью 3,34 млн. км, в том числе:

	Протяженность (км)
Федеральные автомагистрали	66590
Скоростные автомагистрали	200
Магистрали штатов	1,31,899
Основные магистрали округов	4,67,763
Сельские дороги	26,50,000

Федеральные автомагистрали составляют всего 2% от совокупной протяженности дорог, но на них приходится 40% перевозок по дорогам Индии. Количество автотранспорта увеличивается в среднем на 10,16% в год по данным последних пяти лет, что приводит к росту потребности в строительстве новых и качественных дорог.

	% от общей протяженности
4-х и более полосные	12
Двухполосные	56
Однополосные	32

Федеральное автодорожное управление Индии (NHAI)

Федеральное автодорожное управление Индии (National Highway Authority of India, NHAI), учрежденного соответствующим законом Парламента (National Highways Authority of India Act, 1988), отвечает за развитие, техническое обслуживание и управление автодорожным хозяйством страны и иными вопросами, связанными с ним. Управление приступило к полноценной работе в феврале 1995 года с назначением Председателя и других ответственных лиц.

Первейшая задача Управления - установка сроков реализации и определение бюджета «Национальной программы по развитию федеральных автострад» National Highways Development Project (NHDP) с привлечением к формированию фондов средств из внешних источников, таких как World Bank, Asian Development Bank, JBIC и др.

В число прочих задач NHAI входят:

- Около 1000 км автомагистралей, соединяющих главные порты, особенно национальные трассы 8А, 24, 6, 45 и 27. Ориентировочная стоимость проекта 910 млн. долларов США (по ценам 1999 года)
- Привлечение частного сектора к финансированию строительства, технического обслуживания и использования федеральных автомагистралей и сопутствующих услуг.
- Ремонт, техническое обслуживание и увеличение существующих трасс.
- Принятие мер по обеспечению безопасности движения на дорогах и охране окружающей среды.
- Применение информационных технологий в сооружении, техническом обслуживании автомагистралей и в ходе реализации Национальной программы по развитию федеральных автострад

В основном именно Федеральное автодорожное управление Индии проводит укрепление и расширение до четырех полос 13 146 км высокоскоростных магистралей.

Проект развития национального автодорожного хозяйства (NHDP)

Федеральные автомагистрали составляют около 2% от общей протяженности дорог страны, но именно по ним осуществляется более 40% перевозок, поэтому первой и наиболее важной задачей Федерального автодорожного управления Индии является реализация «Национальной программы по развитию федеральных автострад», в том числе «Золотого четырехугольника» (Golden Quadrilateral), а также транспортных коридоров Север-Юг и Восток-Запад.

«Золотой четырехугольник» - проект, включающий сооружение 5486 км дорог, соединяющий Дели – Калькутту – Ченнай - Мумбаи. Он является самым крупным в истории строительства дорог в Индии и одной из главных составляющих «Национальной программы по развитию федеральных автострад». Около 93% работ должны быть закончены к ноябрю 2006 года.

Транспортные коридоры Север-Юг и Восток-Запад – проект по сооружению 7300 км дорог, соединяющих Кашмир с Каниакумари (4000 км) и Силчар с Порбандаром (3300 км). Проект находится на стадии реализации, причем 12% работ уже закончены, а 18% на этапе передачи подрядчику. Оставшиеся заказы распределяют между подрядчиками в ближайший год.

На данный момент реализация Проекта предполагает 4 этапа.

Этапы I, II и III состоят из ремонта 25 785 км магистральных путей национальной транспортной сети в соответствии с международными стандартами.

Кроме того, уже одобрено расширение 148 км до шести полос, а также на Этапе V предусмотрены шестиполосные магистрали.

Детализация работ по реализации проекта NHDP Этапы I, II, IIIA & V:

NHDP Этап I: (по состоянию на 30 сентября 2006 г.)

	Протяженность в км		
	Всего	Завершено	Остаток
Золотой четырехугольник (Дели-Мумбаи-Ченнай-Калькутта)	5846	5431 (93%)	415
СЮ и ВЗ направления	981	840 (86%)	141
Север-Юг : Сринагар-Канниакумари Восток-Запад: Силчар-Парбандар			
Сообщение с портами и другими Федеральными автомагистралями	671	398 (59%)	273
Всего	7498	6669 * (89%)	829

** На текущий момент 4006 км шоссе являются платными для проезда.*

Средний сбор за км в год равен 0,8 млн. долларов США

Реализация проекта NHDP (Этапы I и II) начата в 1999 году со строительства дорог, протяженностью около 14000 км и ориентировочной стоимостью 12,3 млрд. долларов США (в ценах 1999 года).

NHDP Этап I: (по состоянию на 30 сентября 2006 г.)

Протяженность в км (кол-во проектов)

	Всего	Распределенные строительные работы	Остаток
СЮ и ВЗ направления (Север-Юг : Сринагар- Канниакумари; Восток-Запад: Силчар- Парбандар)	6219 (151)	4913 (127)	1306 (24)
Прочие национальные автомагистрали	486 (11)	466 (10)	20 (1)
Всего	6705 (162)	5379 (137)	1326 (25)

Третий Этап NHDP стартовал в 2005 году с целью реконструкции и расширения до 4-х полос 10 000 км отдельных высокоскоростных участков федеральных автомагистралей по ориентировочной стоимости порядка 12,5 млрд. долларов США (в ценах 2005 года).

Срок сдачи Этапов I и II – декабрь 2008 года, Этапа IIIA – декабрь 2009 года.

Инвестиционные возможности

В ближайшие десять лет объем плановых инвестиций составит около 50 млрд. долларов США, что означает широкий спектр возможностей для инвестиционной деятельности. Огромное количество новых проектов в сфере автодорожного хозяйства на базе ГЧП открывают массу новых возможностей для инвесторов; компаний широкого профиля деятельности, желающих расширить сферу деловой активности и начать дело в автодорожном хозяйстве; машиностроительных компаний; строительных организаций; специализированных компаний; производителей строительной техники и оборудования; консалтинговых компаний; подрядчиков по эксплуатации и техническому обслуживанию; компаний по предоставлению услуг платного пользования автомагистралями, компаний-производителей «интеллектуальных транспортных систем» со всего мира.

К марту 2008 года должны быть распределены по схеме BOT около 175 контрактов на сооружение 15803 км дорог с ориентировочной стоимостью 16,64 млрд. долларов США в рамках этапов реализации NHDP следующим образом:

Этапы NHDP	Протяженность в км	Стоимость в млн. долл. США
NHDP Этап II	714	1012
NHDP Этап III	7177	10173
NHDP Этап IV	5064	1530
NHDP Этап V	2848	3925
Всего	15803	16640

Срочные предложения по проектам в рамках Этапа III NHDP

Направление	Протяженно сть в км	Стоимость в млн. долл. США
Дели-Ротак-Хиссар	100	141.74
Хазарибад-Ранчи	75	106.3
Калгат (МР)	85	120.48
Граница Махараштра		
Амритсар – граница	35	49.61

Вагха		
Дубари-Талчар	98	138.9
Парвану-Шимла	110	155.91

Проекты в рамках NHDP V, схема DBFO

Направление	Протяженность в км	Стоимость в млн. долл. США
Сурат-Дахизар	245	337.66
Гургаон - Котпутли-Джайпур	230	316.97
Чандикол-Джагатпур-Бхубанесвар	70	96.3
Ченнай-Тада	50	68.9
Дели-Джаландхар	60	82.66
Панират-Джаландхар	300	413.3
Дели-Агра	180	247.98
Чилкалурипет-Виджайавада – Эллуру - Раджамундри	270	371.97

Федеральное автодорожное управление Индии приступило к реализации пятого этапа NHDP и подписало концессионное соглашение с консорциумом из четырех фирм во главе с M/s. IDAA Infrastructure Pvt. Ltd. на расширение участка национальной магистрали NH-8 в Гуджарате, соединяющего Баруч и Сурат, протяженностью 65 км, с четырех до шести полос по схеме BOT. Срок проведения работ – 30 месяцев, стоимость – 115 млн. долларов США. Срок действия соглашения – 15 лет, включая период строительных работ.

Это первый распределенный подряд в рамках пятого этапа NHDP. На данном этапе планируется расширение около 6500 км федеральных автомагистралей, в том числе «Золотого четырехугольника», с четырех до шести полос с ориентировочной стоимостью проекта 9584 млн. долларов США. Сюда входит улучшение условий на отдельных участках дорог и трассах с наиболее интенсивным движением, играющих важную роль для туризма и экономики.

Данным соглашением побит рекорд по размеру обратных субсидий (negative grant), т.е. суммы, уплачиваемой инвестором государству за право реализации проекта по договору концессии. M/s. IDAA Infrastructure Pvt. Ltd. выплатит авансом Федеральному автодорожному управлению Индии 117 млн. долларов США, что является максимальной обратной субсидией, когда либо получаемой за проект в области строительства скоростных магистралей в рамках NHDP.

Этап VI NHDP: Скоростные автомагистрали

Этап предполагает строительство 1000 км скоростных магистралей по схеме DBFO, приблизительная стоимость проекта составит 3,62 млрд. долларов США (в ценах 2005 года).

Направление	На строительство	Протяженность в км
Вадодара-Мумбаи	Утвержденный проект	400
Бангалор- Ченнай Дели-Агра Дели – Чандигар Дели – Джайпур Дели – Мирут Калькутта - Дхандбад	Возможные маршруты	600

Специальная программа ускоренного развития автодорожного хозяйства Северо-Восточного региона

(Special Accelerated Road Development Programme for North Eastern Region, SARDP-NE)

Данная программа направлена на улучшение транспортного сообщения со столицами штатов и районными центрами в Северо-Восточном регионе. План включает ремонт 7616 км дорог, в том числе 3228 км федеральных автомагистралей и 4388 км дорог штатов. Реализация будет проводиться в два этапа. Правительство одобрило Этап А на 1110 км федеральных автомагистралей и 200 км дорог штатов/ штаба сухопутных войск и подготовку детализированного проектного плана по второму этапу. Вторая часть, Этап В, состоит из постройки 2118 км федеральных магистралей и 4188 км дорог штатов и штаба сухопутных войск.

Финансирование

Программы NHDP – потребности в финансовых ресурсах

ЭТАПЫ NHDP	Ориентировочная стоимость в млрд. долларов США
Этап I: оставшиеся работы	1.92
Этап II: оставшиеся работы	9.48
Этап III: четырехполосная магистраль в 10000 км по схеме «BOT с взиманием платы за проезд»	14.17
Этап IV: двухполосная дорога в 20000 км по схеме «BOT с взиманием платы за проезд»/ аренда	6.04
Этап V: шестиполосная магистраль 6500 км по схеме DBFO	8.96
Этап VI : 1000 км скоростного шоссе по схеме DBFO	3.62
Этап VII :околообходные и обходные и др. по схеме «BOT с компенсацией за счет взиманием платы за проезд или использованием аннуитета	3.62
Всего	47.81

Механизм финансирования

Национальное автодорожное управление Индии предполагает осуществлять финансирование своих проектов за счет использования разных источников, некоторые из них приведены ниже:

Совокупная стоимость NHDP оценивается в 13,2 млрд. долларов США, включая следующие составляющие:

Всего	13,2 млрд. долларов США
Возможные источники	Млрд. долларов США (цены 1999 года)
Пошлина на дизельное топливо и бензин	4.90
Внешние источники	4.90
Рыночные займы	2.40
Частный сектор	1.00

Гарантированное финансирование – Центральный дорожный фонд

Правительство Индии, согласно Закону о центральном дорожном фонде (Central Road Fund Act 2000), учредило бессрочный специализированный фонд для проекта NHDP, формирующийся за счет уплаты пошлины на легкое дизельное топливо и бензин по ставке 5 центов за литр, из которых 4 цента идут на следующие нужды:

- 50% пошлины с дизельного топлива расходуется на сельские дороги
- оставшиеся 50% пошлины с дизельного топлива и в полном размере с бензина распределяются следующим образом:
- 57,5% - на национальные магистрали
- 12,5% - на строительство многоуровневых развязок и мостов над железнодорожными путями
- 30% - на прочие дороги, помимо федеральных магистралей

В сумме в ценах 1999 года получается 465 млн. долларов США в год. В работе по развитию автодорожного хозяйства можно выделить следующие направления и ответственные за них органы власти:

- сооружение и техническое обслуживание магистралей штатов соответствующими правительствами
- улучшение состояния сельских дорог правительствами штатов
- строительство автомобильных мостов над железнодорожными путями – Управление железных дорог Индии
- строительство и техническое обслуживание федеральных автомагистралей осуществляется NHDP и Министерством автомобильного транспорта и шоссейных дорог

Оставшийся 1 цент за литр (в 2005-2006 гг.) расходуется только на федеральные дороги. За счет центрального фонда NHDP получил 1490 млн. долларов в 2006-2007 гг.

Бюджетное финансирование за счет Правительства Индии (бюджет 2007-2008 гг.)

Одобрена программа по строительству шестиполосных дорог во всем проекте «Золотой четырехугольник» по схеме BOT. Только эти работы обойдутся в 1484 млн. долларов США, из которых 15% финансируются из бюджета.

Касательно сектора автомагистралей, будет увеличено финансирование Национальной программы по развитию федеральных автострад с 2313 млн. долларов США в 2006-2007 гг. до 2480 млн. долларов США в 2007-2008 гг.

Государственная программа «Строительство Индии» (Bharat Nirman), четырехлетний бизнес-план по развитию сельской инфраструктуры, получает финансирование в размере 5722 млн. долларов США, что подтверждает ее статус первостепенной задачи.

В этом году было выделено средств на 31,6% больше по сравнению с прошлогодними 4348 млн. долларов США с упором на развитие транспортного сообщения в сельской местности.

Программа Bharat Nirman направлена на налаживание транспортного сообщения во всех поселках с численностью населения более 1000 жителей (на территориях племен и горных районах – от 500).

До декабря 2006 года работы на 12918 км сельских дорог были завершены. Отдельная часть программы позволит аккумулировать до 930 млн. долларов в год в дорожный фонд.

Займы от международных финансовых организаций – Финансовая помощь по кредитам предоставляется многосторонними финансовыми организациями, такими как Азиатский банк развития и Всемирный банк или иными зарубежными организациями, например, Японский банк международного сотрудничества.

Рыночные займы - NHAИ планирует освоить рынок путем превращения в ценные бумаги пошлинных сборов. Федеральное автодорожное управление Индии рассчитывает на рыночные займы в размере ориентировочно 10 млрд. долларов США к 2015 году на развитие автомагистралей.

Государственно-частное партнерство – Правительство предпринимает ряд мер по привлечению как иностранных, так и национальных частных инвестиций. В сфере строительства и технического обслуживания федеральных автомагистралей некоторые проекты предлагаются частным организациям по схеме BOT. По окончании срок концессии, который может составлять до 30 лет, дорога передается Федеральному автодорожному управлению Индии.

Проектные компании –

Фонды Федерального автодорожного управления Индии также увеличиваются за счет образования специальных проектных компаний, которые могут привлекать заемные средства и выплачивать их за счет будущих сборов за пользование платными магистралями.

Государственно-частное партнерство (ГЧП)

Традиционно инвестирование в инфраструктуру, особенно автодорожного хозяйства, осуществляло государство, главным образом, по причине высокой потребности в ресурсах, длительного срока подготовки проекта, негарантированной окупаемости и различных внешних факторов. Стремительный рост потребностей в ресурсах, требования к эффективному управлению и рост потребительского спроса привели к активному привлечению частного сектора.

Правительство сформулировало основные положения стратегии привлечения частного капитала в автодорожный сектор, а также ввело ряд льгот, в том числе налоговых, и беспошлинный импорт дорожно-строительного оборудования и машин. Было принято решение, что все суб-проекты в рамках NHDP Этапы III-VII будут реализовываться на базе ГЧП по схеме BOT (Build-Operate – Transfer, «строительство – эксплуатация-передача») или аннуитета. Доля частного сектора в Этапе-II NHDP также будет увеличена.

Схемы ГЧП

Государственно-частное партнерство в дорожном секторе осуществляется по следующим основным схемам:

- «разработка-строительство-финансирование-эксплуатация» (Design-Build-Finance-Operate (DBFO))
- «строительство-эксплуатация-передача» с компенсацией путем взимания платы за пользование дорогой с водителей (Build-Operate-Transfer (Toll))
- «строительство-эксплуатация-передача» с компенсацией через аннуитет, т.е. государство равными долями выплачивает заранее оговоренную стоимость строительства дороги (Build-Operate-Transfer (Annuity))

Правительственные мероприятия

Для укрепления ГЧП по федеральным автомагистралям правительство предпринимает следующие меры:

- Упрощает политику с «прозрачным» порядком осуществления закупок
- Берет на себя всю подготовительную стадию реализации проекта, включая приобретение земельного участка.
- Стандартизирует схему концессионного соглашения.
- Разрешает продолжительность концессионного срока до 30 лет.
- Разрешает 100% участие иностранного капитала в дорожном секторе
- Обеспечивает свободным ото всех обременений местом строительства
- Закон об арбитражном суде и порядке примирения (Arbitration and Conciliation Act 1996) основан на принципах UNICITRAL
- Фонд поддержки составит до 40% стоимости проекта на базе конкурентных торгов по каждому случаю
- В проектах BOT предпринимателям разрешается собирать и присваивать плату за пользование

ГЧП - льготы

- Налоговые льготы – налоговые каникулы на любые, идущие подряд, на любые 10 из 20 лет срока концессии.
- Присваивание концессионером сборов за пользование дорогами по проектам BOT с соответствующей схемой компенсации затрат.
- Пролонгация концессионного периода – вплоть до 30 лет. Сейчас возможные сроки от 12 до 20 лет.
- Беспшлинный импорт высокопроизводительного и современного оборудования для строительства дорог.

ГЧП – пока делает успехи

Государственно-частное партнерство доказало свою состоятельность как эффективного механизма для осуществления строительства и технического обслуживания федеральных автомагистралей.

	Кол-во контрактов	Продолжительность (км)	Млрд. Долл. США
распределено	64	3655	5
завершено	15	896	1
BOT Toll			
распределено	42	2357	3167
завершено	7	420	488
BOT DBFO			
распределено	2	148	250
завершено	-	-	-
BOT Annuity			
распределено	20	1150	1673
завершено	8	476	512

Перспективные проекты для ГЧП

- Расширение около 6500 км федеральных автомагистралей до шести полос по схеме DBFO, стоимостью 9,16 млрд. долларов США
- Модернизация и расширение до четырех полос 10 000 км федеральных автомагистралей по схеме BOT с ориентировочной стоимостью проекта 14,5 млрд. долларов США
- Укрепление и расширение других 20 000 км федеральных дорог до двух полос с укрепленными обочинами стоимостью около 6,2 млрд. долларов США. Главным образом, строительство идет по схеме BOT-аннуитет.
- Строительство 1000 км скоростных автомагистралей по плановой стоимости 3,7 млрд. долларов США по схеме DBFO.

- Окружные дороги, объезды, наклонные участки дорог, транспортные развязки в нескольких крупных городах (там, где возможно – по схеме BOT) стоимостью 3,7 млрд. долларов США,

Участие иностранного капитала

Большая часть предлагаемых дорожно-строительных проектов будет осуществляться через ГЧП. Учитывая возможность 100%-ного участия иностранного капитала в дорожном секторе, Индия – один из наиболее выгодных вариантов размещения прямых иностранных инвестиций.

Получив предложение о беспрецедентных возможностях, подрядчики и консультанты по техническому контролю из 25 стран мира уже работают над проектами Федерального автодорожного управления Индии, помогая реализовать крупнейшую в мире программу по развитию автострад.

Строительство на базе:	Кол-во иностранных фирм	Кол-во проектов	Протяженность в км
BOT (Toll)	9	9	509
BOT (Annuity)	4	4	281
ЕРС-контракты	32	58	3070