

**Экономический и Социальный Совет**

Distr.: General
22 August 2011
Russian
Original: English

Экономическая и социальная комиссия для Азии и Тихого океана
Конференция министров по транспорту

Вторая сессия

Бангкок, 12-16 марта 2012 года

Пункт 3е предварительной повестки дня

**Возникающие вопросы в области транспорта:
финансирование и участие частного сектора**

Финансирование и участие частного сектора**Записка секретариата***Резюме*

В результате быстрого экономического роста в странах региона их инфраструктура, обеспечивающая экономические и социальные услуги, стала испытывать значительную нагрузку.

Однако финансовые потребности для развития и содержания этой инфраструктуры огромны, и правительства пришли к выводу, что у них недостаточно бюджетных средств для выполнения этой задачи. В связи с этим, им пришлось изменить приоритеты развития экономической и социальной инфраструктуры на основе бюджетных ассигнований и внешних заимствований и искать иные источники финансирования и варианты путей развития и содержания инфраструктуры.

В настоящем документе излагается история вопроса и рассматриваются мероприятия секретариата по содействию вложения инвестиций в наземные транспортные сообщения международного значения, подчеркивается важность содержания объектов транспортной инфраструктуры и поддержания инициатив ряда стран-членов в решении этой проблемы и рассматриваются вопросы и проблемы, связанные с государственно-частными партнерствами. В нем предлагается ряд мероприятий на национальном и региональном уровнях, которые будут способствовать инвестициям в транспортную инфраструктуру и услуги.

Содержание

	<i>Стр.</i>
I. Введение	2
II. Поощрение инвестиций в наземный транспорт международного сообщения	3
III. Содержание объектов инфраструктуры	5
IV. Государственно-частные партнерства	7
A. Общий обзор	7
B. Факторы, сдерживающие налаживание государственно- частных партнерств	8
C. Поиск решений	9
V. Вопросы для рассмотрения	10
Приложения	
I. Дорожные фонды в отдельных странах-членах ЭСКАТО	12
II. Краткое изложение основных инициатив правительства Индии по созданию благоприятных условий для участия частного сектора в развитии инфраструктуры	14
Таблицы	
1. Протяженность Азиатских автомобильных дорог по классам	3
2. Общий объем инвестиций в государственно-частные проекты сектора транспорта	7

I. Введение

1. Примерно за последнее десятилетие повышение свободы передвижения товаров, услуг, рабочей силы и капитала через границы в связи с процессом глобализации, привело во многих странах Азиатско-Тихоокеанского региона к ускорению экономического роста. Этот рост создал значительную нагрузку на инфраструктуру, которая обеспечивает экономические услуги, включая транспорт, энергоснабжение, водоснабжение, сбор и удаление отходов. В результате в некоторых местах спрос на физическую инфраструктуру для поддержки соответствующего увеличения производства и потребления превысил предложение. Это называется «инфраструктурный разрыв».

2. Инфраструктурный разрыв, связанный с экономическим ростом и развитием, проявляется в следующем: частичное или полное прекращение электроснабжения, высокие затраты на логистику, высокие эксплуатационные расходы на транспорте и высокий уровень выбросов из транспортных средств вследствие плохого состояния дорог; заторов на дорогах; низкого объема железнодорожных перевозок; нехватки систем орошения, бытовой и промышленной воды и нехватки систем удаления твердых отходов.

3. Инфраструктурный разрыв проявляется также в следующем: низкие темпы электрификации, ограниченный доступ к деревням и рынкам (из-за плохой транспортной инфраструктуры и логистики), ограниченный доступ к питьевой воде и санитарии, а также низкий уровень предоставления медико-санитарной помощи и нехватка школ. Недостатки такого рода, как правило, негативно влияют на социальное развитие, и, стремясь устранить их, правительства многих стран реализуют программы социального развития, направленные на сокращение масштабов бедности, улучшение доступа к социальным и экономическим возможностям и повышение уровня жизни своего народа.

4. Финансовые потребности для развития и содержания инфраструктуры, необходимой для такого экономического и социального развития, огромны, и правительства пришли к выводу, что текущих бюджетных средств для выполнения этой задачи недостаточно. В связи с этим, они сталкиваются с основной экономической проблемой – как распределять ограниченные финансовые средства между практически неограниченными потребностями.

5. Для решения этой проблемы есть два пути: во-первых, признать важность проектов инвестиций в экономическую и социальную инфраструктуру в процессе развития, а затем изменить приоритеты при распределении бюджета и внешних заимствованиях и, во-вторых, искать альтернативные механизмы финансирования, развития, эксплуатации и содержания инфраструктуры.

6. В настоящем документе рассматриваются следующие вопросы: а) поощрение инвестиций в Азиатские автомобильные дороги, Трансазиатские железные дороги и «сухие порты», б) финансирование содержания существующих объектов транспортной инфраструктуры, а также в) развитие инфраструктуры на основе государственно-частных партнерств (ГЧП). В заключительном разделе предлагается ряд вопросов для рассмотрения.

II. Поощрение инвестиций в наземный транспорт международного сообщения

7. Нормы проектирования для Азиатских автомобильных дорог включают системы классификации, состоящие из четырех классов. Распределение этих классов в 2008 году показано в таблице 1. За период 2007-2008 годов, страны-члены добились значительного улучшения участков дорог, при этом было модернизировано около 10 000 км дорог, в том числе около 5 000 км до класса I, 4 000 км до класса II, и 1 000 км с уровня ниже класса III.

Таблица 1.

Протяженность Азиатских автомобильных дорог по классам

Классификация дорог	Протяженность (км)	Процентная доля
Автомобильные дороги (дороги с контролируемым доступом)	20 698	14,6
Класс I (4 и более полос)	23 988	16,9
Класс II (2 полосы)	56 491	39,8
Класс III (2 полосы)	28 148	19,8
Ниже класса III	11 570	8,1
Прочие	1 181	0,8
Итого	142 076	100,0

8. Как и во всех других сетях, необходимо периодически анализировать пропускную способность отдельных участков дорог, чтобы иметь уверенность, что их пропускная способность соответствует объему перевозок.

9. В Приложении II к Межправительственному соглашению по сети Азиатских автомобильных дорог¹ говорится, что «ввиду того, что Класс III также считается минимальным желательным стандартом, следует поощрять работу по модернизации любых участков дороги, находящихся ниже класса III, чтобы они соответствовали стандартам этого класса». Было отмечено, что 11 570 км дорог, или 8 процентов сети, все еще ниже класса III. В приложении также отмечается, что для класса III «в будущем в возможно кратчайшие сроки следует усовершенствовать дорожное покрытие и сделать его асфальтобетонным или цементобетонным».

10. В случае Трансазиатской железной дороги, государства-члены также активно модернизируют сети и строят «недостающие звенья». Однако в ряде областей также необходима работа по обновлению сети. Эта работа включает: модернизацию железнодорожных участков, включая электрификацию или строительство двухпутевых дорог и систем сигнализации, строительство новых железнодорожных соединений, введение линий в эксплуатацию после ремонта и перетрассировка путей, строительство перевалочных парков, а также разработка специальных грузовых коридоров, предусматривающих, в соответствующих случаях, транспортировку контейнеров в два яруса. Кроме того, остается еще завершить строительство 8 169 км недостающих звеньев в сети.

11. С вступлением в силу Межправительственного соглашения по сети Азиатских автомобильных дорог 4 июля 2005 года и Межправительственного соглашения по сети Трансазиатских железных дорог 11 июня 2009 года² секретариат перешел на обслуживание рабочих групп, связанных с обоими соглашениями, стал поддерживать развитие интермодального сообщения, а также начал разрабатывать межправительственное соглашение о «сухих портах» и содействовать привлечению инвестиций в наземный транспорт международного значения. В ответ на резолюции 60/4 комиссию от 28 апреля 2004 года о Межправительственном соглашении по сети Азиатских автомобильных дорог и 62/4 от 12 апреля 2006 года о Межправительственном соглашении по сети Трансазиатских железных дорог секретариат подготовил два исследования: Priority Investment Needs for the Development of the Asian Highway Network («Приоритетные потребности в инвестициях для развития сети Азиатских автомобильных дорог») (ST/ESCAP/2424) и Priority Investment Needs for the Development of the Trans-Asian Railway Network («Приоритетные потребности в инвестициях для развития сети Трансазиатских железных дорог») (ST/ESCAP/2557). В ходе этого процесса секретариат определил краткосрочные инвестиции в сумме около 18 млрд. долл. США в строительство 25 587 км Азиатских автомобильных дорог и 24 млрд. долл. США в строительство 8 169 км недостающих звеньев в сети Трансазиатских железных дорог.

12. Результаты этих исследований были представлены на Инвестиционном форуме по Азиатским автомобильным дорогам в 2007 году и Совещании группы экспертов по финансированию транспортной инфраструктуры в 2009 году. В работе этих совещаний приняли участие представители государств-членов, международных и двусторонних доноров и организаций и частного сектора для рассмотрения возможности инвестирования в развитие и модернизацию двух сетей.

¹ United Nations, *Treaty Series*, vol. 2323, No. I-41607.

² United Nations, *Treaty Series*, No. 46171.

13. В знак признания важности Азиатских автомобильных дорог и Трансазиатских железных дорог Азиатский банк развития в сотрудничестве с ЭСКАТО в 2010 году начал осуществлять проект технической помощи «Содействие развитию региональной инфраструктуры» (проект ТА-7557). Предстоит решить следующие основные задачи: а) обновление конфигурации и определение приоритетных направлений Азиатских автомобильных дорог и Трансазиатских железных дорог, включая ряд приоритетных проектов; б) укрепление связей между торговлей и транспортом; и с) создание регионального фонда развития.

14. Азиатский банк развития сыграл важную роль в развитии сетей, профинансировав 21 процент Азиатских автомобильных дорог и 8 процентов Трансазиатских железных дорог в развивающихся странах-членах.

15. В процессе перехода к международной комплексной системе интермодального транспорта и логистики необходимо изыскать пути и средства содействия финансированию развития и модернизации Азиатских автомобильных дорог, Трансазиатских железных дорог и «сухих портов» международного значения. Предполагается, что в ходе этапа II (2012-2016 годы) Региональной программы действий по развитию транспорта в Азиатско-Тихоокеанском регионе секретариат будет продолжать свою работу в этой области (см. E/ESCAP/MCT.2/2).

III. Содержание объектов инфраструктуры

16. Помимо развития и модернизации сети Азиатских автомобильных дорог, необходимо содержать существующие дорожные объекты. Невыполнение этого требования вызовет дополнительные расходы, которые могут значительно превысить затраты на своевременное техническое обслуживание.

17. Эти расходы ложатся бременем не только на «собственника» дороги (обычно государство или концессионер в случае ГЧП), но и на участников дорожного движения.

18. С точки зрения собственника, как правило, признается, что каждый доллар, потраченный на профилактику, в будущем при ремонте дорог позволяет сэкономить 3-4 доллара. Поскольку в большинстве стран большая часть дорог «принадлежит» государству, это означает, что содержание дорог имеет большой экономический смысл. Это также означает, что отсроченное содержание дорог может стать причиной более высоких излишних государственных расходов.

19. С точки зрения участников дорожного движения, состояние дорог оказывает значительное влияние на затраты, связанные с эксплуатацией транспортных средств. Если работы по содержанию дорог откладываются и дороги приходят в малопригодное состояние, то затраты на эксплуатацию транспортных средств могут существенно возрасти. Когда дорогу не ремонтируют и она из хорошей превращается в разбитую, каждый доллар, сэкономленный на ремонте дороги, увеличивает затраты на эксплуатацию транспортных средств на 2-3 долл. США.³

³ World Bank, *The Impact of Poor Road Maintenance*; available from http://siteresources.worldbank.org/INTROADSHIGHWAYS/Resources/338993-1115316562809/10-poor_rd_maint.pdf.

20. Следовательно, недостаточное расходование средств на содержание дорог может существенно увеличить расходы собственника дороги и участников дорожного движения.

21. Общеизвестно, что во многих странах эффективность и объем средств, выделяемых на содержание ценных объектов дорожной инфраструктуры, недостаточны. Например, в базе данных по Азиатским автомобильным дорогам имеется сообщение стран-членов о том, что 65 процентов дорожного полотна было в «хорошем» состоянии, 24 процента в «удовлетворительном» и 11 процентов в «плохом» состоянии.

22. В публикации Экономической комиссии для Латинской Америки и Карибского бассейна (ЭКЛАК) утверждается, что у этих проблем есть две основные причины:

а) неадекватная система финансирования содержания дорог. Невозможно основывать гарантированное, стабильное и долгосрочное финансирование сохранности дорог на средствах, которые должны выделяться из общегосударственного бюджета, особенно, если решение о таком ассигновании зависит от ежегодных политических прений по бюджету;

б) неадекватная организационная структура дорожного ведомства. Государственному министерству практически невозможно эффективно управлять дорожной сетью страны^{4,5}.

23. Стремясь обеспечить достаточное финансирование для содержания дорог, ряд стран создал специальные дорожные фонды. Основными источниками доходов для этих фондов являются: налоги на расходные материалы, в основном, топливо; сборы за проезд по дороге, ежегодные сборы за регистрацию транспортного средства; дополнительные сборы с большегрузных транспортных средств, а также штрафы за перегрузку.

24. В регионе ЭСКАТО дорожные фонды создали следующие страны: Индия (Центральный дорожный фонд), Лаосская Народно-Демократическая Республика (Фонд содержания дорог), Непал (Фонд Совета по автомобильным дорогам), Пакистан (Счет содержания дорог) и Филиппины (четыре специальных доверительных счета в Государственной казне). В Индии, дорожные фонды были созданы на государственном уровне. В приложении I вкратце приводится информация о правовой базе фондов и управлении ими, а также об источниках и распределении средств.

25. Всемирный банк сообщает на своем сайте, что в Шри-Ланке в Центральном банке был создан целевой фонд содержания дорог, который начал функционировать с 31 января 2007 года, а в Бангладеш был создан Консультативный комитет по дорожному фонду с участием представителей как государственного, так и частного секторов для руководства созданием нового дорожного фонда⁶. В марте 2005 года в Бангладеш было создано Управление по

⁴ Andreas Schliessler and Alberto Bull, *Road Network Management: Roads: A New Approach for Road Network Management and Conservation* (Santiago, Chile: Economic Commission for Latin America and the Caribbean, 1993), pp. 47-48 (available online at www.gtz.de/de/dokumente/en-road-network-management.pdf).

⁵ Авторы публикации предпочитают использовать термин «сохранность дорог», а не «содержание дорог», поскольку они обнаружили значительную путаницу относительно значения второго термина и поэтому считают, что термин «сохранность» в большей мере соответствует их целям.

⁶ См. <http://go.worldbank.org/G0UXMX7XD0>.

учреждению дорожного фонда для разработки законопроектов и оперативных стратегий и процедур, чтобы обеспечить работоспособность фонда.

26. Совсем недавно в Индонезии был принят Закон № 22/2009 о дорожном движении и наземном транспорте, который, в частности, предусматривает создание Группы по ведению фонда сохранения дорог. Предполагается, что эта Группа представляет первый шаг на пути к более эффективному управлению средствами, сбору и администрированию сборов с участников дорожного движения. К содержанию дорог будут привлекаться представители участников дорожного движения. Во Вьетнаме подготовлен проект указа о фонде содержания дорог.

27. Дороги и автомагистрали представляют особо ценные национальные активы. Следовательно, они должны надлежащим образом содержаться или сохраняться. Стремясь изыскать необходимые средства на содержание дорог, ряд стран региона создал целевые фонды содержания дорог. Такие фонды, как представляется, служат эффективным средством мобилизации финансовых средств для ремонта дорог.

IV. Государственно-частные партнерства

A. Общий обзор

28. В период с 1990 по 2009 год в Базе данных по участию частного сектора в инфраструктурных проектах Всемирного банка и Государственно-частном консультативном фонде по инфраструктуре (ППИАФ)⁷ был зарегистрирован общий объем инвестиций в размере около 120 млрд. долл. США в проекты государственно-частного сектора транспорта в регионе ЭСКАТО (см. таблицу 2). Больше всех таких инвестиций привлекают такие страны, как Китай (48,3 млрд. долл. США), Индия (28,7 млрд. долл. США), Малайзия (16,6 млрд. долл. США), Турция (7,6 млрд. долл. США), Индонезия (4,0 млрд. долл. США), Филиппины (3,6 млрд. долл. США) и Таиланд (3,6 млрд. долл. США).

Таблица 2

Общий объем инвестиций в государственно-частные проекты сектора транспорта

Субрегион	Годы				Итого
	1990-1994	1995-1999	2000-2004	2005-2009	
Центральная Азия			193	1 445	1 638
Северо-Восточная Азия	6 690	12 074	9 267	20 310	48 340
Южная Азия	127	2 217	2 713	25 199	30 256
Юго-Восточная Азия	6 863	11 878	5 715	4 717	29 173
Юго-Западная Азия	20	390	156	6 987	7 552
Всего в Азии	13 700	26 558	18 043	58 658	116 959

29. Из таблицы 2 видно, что, в то время как в ходе второго (1995-1999 годы) и четвертого (2005-2009 годы) периодов разразились соответственно финансовые и экономические кризисы 1997 и 2008 годов, это также были периоды наиболее широкого участия частного сектора. С 1995 по 1999 год в общей сложности было вложено 26,6 млрд. долл. США, а между 2005 и 2009 годами эта сумма возросла более чем в два раза – до 58,7 млрд. долл. США. Тем не менее, внимательное

⁷ Доступно по адресу: <http://ppi.worldbank.org>.

изучение таблицы показывает, что в 90-х годах экономика Юго-Восточной Азии стала набирать силу, а затем, в 2000-х годах, она испытала спад, но в эти же годы наблюдался рост экономики Южной Азии и, в определенной степени, Центральной Азии.

30. Некоторые из цифр частных долларовых инвестиций впечатляют, однако они относительно невелики по сравнению с оценками общей потребности в инвестициях в транспортную инфраструктуру. Согласно одной из таких оценок, национальные потребности в инвестициях в транспортную инфраструктуру развивающихся стран Азиатско-Тихоокеанского региона в 2010-2020 годах достигнут 2,9 триллиона долл. США⁸. Если участие частного сектора сохранится на том же уровне, как и в период 2005-2009 годов, то это составит всего 4 процента от потребностей.

31. Учреждения государственного планирования и разработки политики, а также ряд международных финансовых учреждений назвали участие частного сектора основной формой удовлетворения потребностей в инфраструктуре. Например, «Стратегия 2020»⁹ АБР предусматривает расширение масштабов развития частного сектора и его операций к 2020 году до 50 процентов своих ежегодных операций. Тем не менее, с учетом огромных потребностей в инфраструктуре, необходимо значительно расширить участие частного сектора, чтобы такие ожидания оправдались.

В. Факторы, сдерживающие налаживание государственно-частных партнерств

32. Хотя правительства, возможно, и хотели бы привлечь частный сектор к развитию инфраструктуры, вышеприведенный обзор показывает, что на деле взаимодействие с ним сталкивается с рядом сдерживающих факторов. В Индии Министерство финансов определило шесть таких факторов¹⁰:

- a) недостаточные масштабы информационно-пропагандистских мероприятий для более широкого признания ГЧП заинтересованными сторонами;
- b) слабая политика стимулирования и нормативная база;
- c) неадекватные инструменты и возможности для удовлетворения потребностей в долгосрочном капитале и финансирования инфраструктуры проектов за счет заемных средств;
- d) отсутствие потенциала для управления процессом налаживания ГЧП в ходе осуществления проекта;
- e) отсутствие у частного сектора потенциала для всестороннего решения задачи инвестирования в очень большое количество проектов;

⁸ Asian Development Bank Institute (ADBI), *Estimating Demand for Infrastructure in Energy, Transport, Telecommunications, Water and Sanitation in Asia and the Pacific: 2010-2020*, ADBI Working Paper Series, No. 248, September 2010.

⁹ Asian Development Bank, *Strategy 2020: The Long-Term Strategic Framework of the Asian Development Bank, 2008-2020*, 2008.

¹⁰ India, *Public Private Partnerships: Creating an Enabling Environment for State Projects*, Ministry of Finance, Department of Economic Affairs, PPP Cell, 2008.

f) отсутствие портфеля надежных и приемлемых для банков инфраструктурных проектов, которые могут быть предложены частному сектору для финансирования.

33. В рамках этих сдерживающих факторов лежат другие вопросы и проблемы, такие, как: а) финансирование проектов, полная экономическая выгода которых не может быть определена; б) приобретение земельных участков; в) координация между различными государственными учреждениями на отраслевом, центральном, государственном и местном уровнях; г) управление; и е) негативное восприятие заинтересованными сторонами в связи с предыдущими проектами, которые не соответствовали ожиданиям.

С. Поиск решений

34. Многие страны региона принимают меры по содействию ГЧП. В числе этих мер – разработка нормативно-правовой базы, выдача рекомендаций по политике и процедурам, создание подразделений или ячеек по ГЧП, разработка типовых соглашений о концессии, внедрение схем финансирования в целях обеспечения жизнеспособности¹¹ и разработка финансовых инструментов, а также соответствующее законодательство и правила, которые более адекватно отвечают потребностям инфраструктуры. Однако, как показано в разделе выше, многие страны имеют ограниченный успех в привлечении частного сектора.

35. Для некоторых стран неудача может быть связана с основополагающими экономическими, социальными и/или политическими факторами. В таких случаях необходимо разработать и реализовать соответствующие стратегии для изменения этих основополагающих факторов таким образом, чтобы можно было создать условия, способствующие налаживанию ГЧП.

36. Для других стран актуальными могут быть один или несколько из шести сдерживающих факторов, перечисленных в разделе В. Следовательно, странам необходимо принять всеобъемлющие и более комплексные программы, направленные на устранение таких сдерживающих факторов.

37. Анализ в разделе А показывает, что за последние пять лет Индия добилась наибольших успехов в привлечении частного сектора. Ею были приняты следующие меры: а) стандартизация документов по торгам и договорным документам; б) рационализация процесса утверждения ГЧП; в) предоставление технической помощи для эффективной институционализации ячеек ГЧП на государственном уровне, включая группы консультантов по сделкам, прошедших процедуру предварительной квалификации, г) создание фонда разработки проекта; д) классификация проектов до торгов; е) обеспечение финансирования для борьбы с «низкой жизнеспособностью»; ж) создание компании для долгосрочного финансирования инфраструктурных проектов, з) выдача облигаций, деноминированных в рупиях; и) всестороннее укрепление потенциала; и) разработка единого сайта с информацией об инициативах в области ГЧП в Индии. В приложении II приводится более подробное описание многих из мер, принятых Индией¹².

¹¹ Схема финансирования в целях обеспечения жизнеспособности представляет собой субсидию для осуществления инфраструктурного проекта, предпринимаемого на основе государственно-частных партнерств для того, чтобы сделать их более жизнеспособными в коммерческом плане.

¹² India, *Public Private Partnerships: Creating an Enabling Environment for State Projects*, Ministry of Finance, 2008 (an earlier version of the document is available at <http://assamppp.gov.in/adb-dea.pdf>).

V. Вопросы для рассмотрения

38. Существует массовый спрос на инвестиции в транспортном секторе: в инфраструктуру, услуги и содержание дорог. Однако большинство стран сталкиваются с нехваткой бюджетных средств. Некоторые страны региона добились успеха во внедрении инновационных механизмов финансирования и инвестиций, в том числе ГЧП и других приносящих доход подходов, которые создали новые и более широкие возможности для финансирования, тем не менее применение партнерских процессов мешают многие сдерживающие факторы, в том числе отсутствием навыков и опыта в разработке и реализации проектов в области ГЧП, управлении контрактами и оптимизации административных процессов.

39. Ожидается, что Конференция министров выскажет свои замечания по следующим мерам национального уровня:

1. Выявление и подготовка предложений по приоритетным направлениям проектов, касающихся Азиатских автомобильных дорог, Трансазиатских железных дорог и сухих портов;
2. Создание фондов содержания дорог;
3. Повышение осведомленности директивных органов, частного сектора и других заинтересованных сторон о механизме ГЧП как средстве развития инфраструктуры;
4. Вступление в политический диалог с частным сектором по механизму ГЧП;
5. Разработка административных, законодательных и правовых условий, способствующих налаживанию ГЧП, в том числе инструментов для финансирования транспортной инфраструктуры;
6. Создание потенциала в государственном и частном секторах для разработки и реализации проектов ГЧП;
7. Стандартизация контрактов и процессов налаживания ГЧП.

40. Ожидается также, что Конференция выскажет замечания по следующим элементам, которые предлагается включить в Региональную программу действий по развитию транспорта в Азиатско-Тихоокеанском регионе, этап II (2012-2016 годы).

Ближайшая цель: содействовать развитию регионального сотрудничества между государственным и частным секторами для финансирования и содержания инфраструктуры.

Мероприятия:

1. Подготовка исследований по инвестициям в строительство участков Азиатских автомобильных дорог и Трансазиатских железных дорог и налаживание интермодального сообщения, в том числе по «сухим портам», речным портам и морским портам;

2. Проведение инвестиционных форумов для содействия налаживанию партнерских связей и обмена опытом в области финансирования Азиатских автомобильных дорог, Трансазиатских железных дорог, признанных на международном уровне «сухих портов», речных портов и морских портов;
3. Оценка и продвижение различных направлений политики и инициатив по финансированию содержания дорог;
4. Поддержка регионального сотрудничества и сетевого взаимодействия групп/программ в области ГЧП;
5. Помощь странам-членам и учреждениям путем обмена передовой практикой и реализации программ развития потенциала ГЧП;
6. Техническая помощь в оценке готовности к ГЧП.

Показатели достижения результата

1. Принятые государствами-членами меры по увеличению инвестиций в инфраструктуру транспорта и логистики, в частности, в рамках государственно-частного партнерства в соответствии с предложениями и консультациями секретариата в отношении политики.
2. Принятые государствами-членами меры по учету рекомендаций относительно технического обслуживания автомобильного транспорта.
3. Зарегистрированные обмены информацией и доклады совещаний.

Приложение I

Дорожные фонды в отдельных странах-членах ЭСКАТО

Страна и фонд	Правовая база	Управляющий орган	Источник средств	Распределение средств
Индия Центральный дорожный фонд	Постановление о Центральном дорожном фонде, 2000 год	Центральное правительство – Министерство финансов/ Министерство автомобильного транспорта и автомобильных магистралей	2,00 рупий на литр бензина и высокоскоростного дизтоплива (ВДТ)	0,50 рупий для национальных автомобильных магистралей и 1,50 рупий со следующей разбивкой: 50 процентов ВДТ для сельских дорог 50 процентов ВДТ и всего бензина следующим образом: 57,5 процента для национальных автомобильных магистралей 12,5 процента для автодорог на железнодорожных переездах 20 процентов для автодорог на уровне штатов 10 процентов для транспортных связей между штатами
Лаосская Народно-Демократическая Республика Фонд содержания дорог	Учрежден правительством в 2001 году	Консультативный совет по дорожному фонду	Налог на литр топлива Дорожный сбор Дополнительный сбор с тяжелых грузовиков Штрафы за перегрузку Сбор за международный транзит	
Непал Фонд Дорожного совета	Акт о Дорожном совете 2002 году	Дорожный совет Непала	Дорожный сбор Налог на топливо Регистрация транспортных средств	Текущий, повторный, периодический и неотложный ремонт и содержание

Пакистан Счет содержания дорог	Акт о Национальном дорожном управлении 1991 года, Положение 2002 года о счете Фонда содержания национальных автомагистралей и стратегических дорог	Национальное дорожное управление	Дорожный сбор: 92,0 процента Станции взвешивания: 1,5 процента Сбор за право проезда: 1,2 процента Установка ограждения/щитов: 0,3 процента Штрафы, налагаемые полицией: 5,0 процентов	Текущий, периодический и неотложный ремонт Реконструкция Улучшение геометрических характеристик и повышение безопасности Строительство новых мест дорожных сборов и станций взвешивания Содержание коридоров
Филиппины Четыре специальных доверительных счета в Национальной казне	R.A.8794, Акт, налагающий сбор на владельцев всех типов механических транспортных средств и в других целях, 2000 год	Дорожный совет	Ежегодный паушальный сбор с транспортных средств с учетом типа и веса транспортного средства	80 процентов – Специальному фонду поддержки дорог 5 процентов – Специальному местному дорожному фонду 7,5 процентов – Специальному фонду безопасности дорожного движения 7,5 процентов – Специальному фонду борьбы с загрязнением, вызываемым транспортными средствами

Приложение II

Краткое изложение основных инициатив правительства Индии по созданию благоприятных условий для участия частного сектора в развитии инфраструктуры

1. Фонд разработки проектов развития инфраструктуры Индии

В целях поддержки разработки надежных и экономически обоснованных проектов в рамках государственно-частного партнерства (ГЧП) правительство Индии учредило Фонд разработки проектов развития инфраструктуры Индии (IPDF) – оборотный фонд в размере 1,0 миллиарда рупий. Фонд будет покрывать до 75 процентов затрат, связанных со сделками в рамках ГЧП, такими, как технико-экономические обоснования, оценки экологических последствий, финансовое структурирование и разработка концессионных соглашений. В Фонде также предусмотрены расходы на советников по заключению сделок. Проекты должны поступать из секторов, которые имеют право на получение финансовых средств на обеспечение жизнеспособности, но могут быть также представлены предложения, которые не предусматривают использование таких средств. Расходы возмещаются победителем торгов. Однако, если торги не удаются, расходы конвертируются в субсидии. Если процесс торгов не завершается, то вся сумма должна быть возвращена спонсирующим органом,

2. Техническая помощь в эффективной институционализации ячеек ГЧП на уровне штата

Правительство Индии оказывает техническую помощь по линии Азиатского банка развития в течение трех лет, предоставляя консультационные услуги «на своем поле» отдельным органам на центральном уровне и уровне штатов. Помощь включает одного эксперта по ГЧП, одного эксперта по информационным системам управления и группу экспертов по правовым вопросам, работающую на основе соглашения о ведении дела. Штаты, пользующиеся этой технической помощью, должны заключить меморандум о взаимопонимании с подробным изложением шагов, которые они предпримут для содействия ГЧП. Шаги включают: создание ячейки ГЧП, разработку убедительного перечня проектов, разработку стратегий и нормативно-управленческой базы для обеспечения прозрачного и эффективного участия частного сектора, подготовку «Плана проектов ГЧП», связанного с годовым планом и включающего обязательства по принятию типовых соглашений о концессии, внедрение процедур конкурсных торгов, назначение механизма разрешения споров на государственном уровне и проведение в жизнь официальной политики штата в области окружающей среды, переселения и социальных гарантий.

3. Советники по заключению сделок

На Группу советников по заключению сделок возложены задачи выбора консультантов, что позволяет обеспечить быстрый доступ к фирмам, квалификация которых устанавливается предварительно, а также прозрачность и подотчетность. Фирмы оцениваются исходя из их уровня компетентности для предоставления консультаций. Группа готова оказывать помощь центральному правительству, правительству штатов и муниципальным органам власти, а контракт с ней осуществляет непосредственно орган власти. Подготовлено руководство по использованию Группы, и штаты могут обратиться в Фонд

разработки проектов развития инфраструктуры Индии (см. раздел 1 выше), для покрытия расходов, связанных с наймом консультантов.

4. Классификация проектов перед торгами

Классификация проектов перед торгами была разработана компаниями «Кредит анализис энд ресёрч лтд.» (CARE), «Кредит рейтинг энд информэйшн сервисиз оф Индия лтд.» (CRISIL)^a, «Фитч рейтинг» и «Ай-Си-Эр-Эй лтд.»^b. Эта классификация «характеризует риски, связанные с осуществлением проекта». Она включает подробный анализ различных параметров риска, представленных под следующими рубриками: факторы, связанные с проектом; оценка договорного риска; оценка процесса торгов/процесса отбора, а также широкие финансовые параметры. Она не включает оценку кредитных рисков, связанных с номинальным инструментом/эмитентом.

5. Документы торгов и договорные документы

Правительство Индии разработало ряд типовых документов торгов и договорных документов. В их числе: типовые концессионные соглашения, типовой запрос о квалификации и типовой запрос о предложениях.

6. Оптимизированный процесс утверждения ГЧП

Механизм утверждения ГЧП в центральном секторе оптимизирован путем создания Государственного комитета по оценке государственно-частных партнерств (PPPAC).

7. Финансирование в целях обеспечения жизнеспособности

Финансирование в целях обеспечения жизнеспособности – это субсидия для инфраструктурных проектов, предоставляемая в рамках ГЧП, с тем чтобы обеспечить их финансовую жизнеспособность. Критериями торгов для таких проектов являются: а) количество финансовых средств, необходимых для обеспечения жизнеспособности, и б) услуга, предоставляемая в счет уплаты заранее определенного тарифа или сбора с пользователей. При представлении этих проектов необходимо присутствие заинтересованного государственного/установленного законом юридического лица для гарантирования того, что: тариф/сбор с получателя средств не будет увеличен для обеспечения полной или частичной жизнеспособности; срок проекта не будет увеличен в целях повышения жизнеспособности; и капитальные затраты будут разумными и основанными на нормах и спецификациях, обычно применяемых к таким проектам. Общий объем финансирования для обеспечения жизнеспособности проекта в рамках данной системы не должен превышать 20 процентов. Тем не менее, государственное/установленное законом юридическое лицо, которому принадлежит проект, может предоставить дополнительные субсидии в размере до 20 процентов.

8. Компания «Индия инфраструкча файненс компани лимитид»

Компания «Индия инфраструкча файненс компани лимитид» (IFCL) была создана для долгосрочного финансирования инфраструктурных проектов. Кроме того, был создан оффшорный филиал под названием «Индия инфраструкча файненс компани (Ю-Кей) лимитид», для использования части валютных

^a Крупнейшим держателем акций является компания «Стэндард энд пуэр»

^b Крупнейшим держателем акций является компания «Мудиз инвесторз сервис»

резервов с целью развития инфраструктуры. Компания PFCL будет финансировать только коммерчески жизнеспособные проекты, в том числе те, которые станут жизнеспособными после получения финансовых средств на обеспечение жизнеспособности. Ведущий банк обязан предоставить PFCL свою оценку проекта, которая будет служить основой для принятия решений о финансировании. Кредиты выдаются на срок более 10 лет и не должны превышать 20 процентов от стоимости проекта. Издана отдельная публикация, озаглавленная *Scheme for Financing Viable Infrastructure Projects through a Special Purpose Vehicle called the India Infrastructure Finance Company Limited* («Система финансирования жизнеспособных инфраструктурных проектов при помощи механизма специального назначения – «Индия инфраструктура финанс компани лимитид»»).

9. Выпуск облигаций деноминированных в рупиях

Многосторонним учреждениям, таким, как Азиатский банк развития, дано разрешение выпускать облигации, деноминированные в рупиях, и производить обмен валют для обеспечения долгосрочного финансирования проектов ГЧП.

10. Обучение и обмен знаниями

В области обучения и обмена знаниями, была проведена серия мероприятий: четыре региональных семинара для главных секретарей по ГЧП; международная конференция по удовлетворению потребностей Индии в инфраструктуре; программа государственно-частных партнерств в целях развития в Индийском институте управления в Ахмедабаде; «Круглый стол должностных лиц ГЧП», два региональных семинара по повышению роли ГЧП в городском секторе, шесть региональных семинаров по классификации рисков проектов перед торгами, пять учебных программ по оценке и уменьшению рисков, а также консультации для заинтересованных сторон и учебно-практические семинары по анализу возможностей ГЧП для секторов здравоохранения и образования.

11. Всеобъемлющая основа для наращивания потенциала

Для усиления и углубления процесса повышения потенциала государственных служащих Департамент по экономическим вопросам Министерства финансов разрабатывает комплексную программу наращивания потенциала в сотрудничестве с Всемирным банком и другими двусторонними/многосторонними учреждениями, которая будет проводиться в жизнь с помощью Национальной академии управления имени Лала Бахадура Шастри, расположенной в Муссоорие, Уттаракханд, а также с помощью учебных заведений штатов по управлению и центральных учебных заведений. Программа рассчитана на должностных лиц центрального правительства и правительств штатов, а также полугосударственных органов и органов местного самоуправления по всему спектру функций. Она будет включать проведение оценки потребностей в обучении, разработку содержания учебных курсов, подготовку преподавателей и официальную презентацию программы при помощи нескольких демонстрационных модулей. Ожидается, что это позволит учебным заведениям развивать навыки управления/проведения многоуровневых и межсекторальных учебных курсов.

12. Вебсайт по государственно-частным партнерствам в Индии

Вебсайт www.pppinindia.com обеспечивает единое окно для информации об инициативах в области ГЧП в Индии. Он направлен на то, чтобы свести вместе тех, кто занимается проектом, и тех, кто предоставляет услуги. Он содержит ссылки на ряд сайтов, касающихся ГЧП и инфраструктуры, в том числе координаты для связи с правительством.

13. Онлайн-база данных

На вебсайте www.pppindiadatabase.com приводится всеобъемлющая и оперативная информация о состоянии и масштабе инициатив в области ГЧП в Индии на центральном уровне, уровне штатов и секторальном уровне.
