

ПРОЕКТЫ РАЗВИТИЯ АВТОМАГИСТРАЛЕЙ В ИНДИИ Highway development projects in India

М. А. Пешкова, студент

И. А. Старицына, кандидат геолого-минералогических наук, доцент
Уральского государственного аграрного университета,
(Екатеринбург, ул. Карла Либкнехта, 42)

Рецензент: Н. В. Вашукевич, кандидат биологических наук, доцент

Аннотация

Прозрачность является многомерным компонентом и включает в себя понимание государственно-частного партнерства. Вопросы прозрачности и подотчетности проектов и общего процесса развития автомагистралей являются ключевыми аспектами. Проекты развития автомагистралей в Индии должны быть прозрачными для партнеров из государственного сектора перед потенциальными инвесторами из частного сектора на этапе формирования и выбора формы партнерства. Решения о принятии государственно-частного партнерства принимаются на государственном уровне.

Ключевые слова: государственно-частное партнерство, освоение земель, землеустройство, Индия, проект.

Summary

Transparency is a multidimensional component and includes an understanding of public-private partnerships. Issues of transparency and accountability of projects and the overall highway development process are key aspects. Highway development projects in India should be transparent for public sector partners to potential private sector investors at the stage of forming and choosing the form of partnership. Decisions on the adoption of public-private partnerships are made at the state level.

Keywords: public-private partnership, land development, land management, India, project.

Государственно-частное партнерство (ГЧП) является эффективной моделью, которая позволяет получить более качественную инфраструктуру при меньших затратах государственных средств. В рамках ГЧП используются деньги частных инвесторов в качестве капитала, что позволяет учесть риски в крупных инфраструктурных проектах [6].

Экономико-политические факторы влияют на принятие решений в отношении инфраструктурных проектов. Государственный сектор несет ответственность перед населением по инвестированию значительных денежных сумм в инфраструктуру. Политики стремятся к более эффективному принятию решений, основанному на более точных прогнозах и оценке доходов и расходов.

Введение государственно-частного партнерства - широко используемый подход в научных исследованиях и на практике. Он основан на использовании денежных средств индивидуальных предпринимателей и перекладывании риска на инвесторов.

Существует четыре компонента ГЧП [7]:

1. Прозрачность – государственный сектор обеспечивает процесс общественного контроля (публичные слушания, публикация сообщений в прессе).
2. Режим регулирования (необходимость регулирования цен).

3. Контракт на исполнение (оплата индивидуальному предпринимателю частного сектора за качество производимой продукции).

4. Распределение рисков – в случае ГЧП риски распределяются между субъектами государственного и частного сектора в зависимости от того, какая из этих сторон способна лучше справиться.

В случае принятия участия в торгах субъекты частного сектора и физические лица обязаны [5]:

- иметь доступ к единой информации о проекте;
- не вступать в сговор с другими участниками торгов;
- не иметь возможности изменить свое предложение после заключения контракта.

Местные муниципальные учреждения обязаны осуществлять следующие действия для разработки схемы ГЧП [2]:

1. Определить обязанности каждого партнера.
2. Обеспечить ясность обязанностей по мере развития проекта.
3. Контролировать достижение целей на протяжении всего срока действия ГЧП.

Проекты развития, использующие земельные участки, должны учитывать влияние на местные сообщества. В соответствии с международными стандартами по правам человека, сообщества должны быть заранее проинформированы о проектах и получать компенсацию. Это помогает свести к минимуму негативное влияние проектов.

Сбор данных основывается на анализе следующих документов: политические документы, подробные отчеты о проектах, типовые соглашения, документы территориального планирования, материалы инженерных изысканий, классификация и характеристика дорог, характеристика транспортной инфраструктуры, отчеты об оценке воздействия на окружающую среду, отчеты независимых экспертов, а также сообщения средств массовой информации.

Рассмотрим практику планирования автомагистралей на примере Индии, представленной в таблице 1 [9].

Таблица 1

Фазы планирования автомагистралей в Индии

Фаза	Наименование	Характеристика
I	Золотой четырехугольник	Обеспечивает дорожное сообщение между четырьмя крупнейшими городами в четырех регионах Индии. Эта общая дорожная сеть является самым престижным проектом дорожной сети в Индии, соединяющим Дели, Мумбаи, Ченнаи и Калькутту. Правительство одобрило строительство четырех полосных национальных автомагистралей протяженностью 4659 миль (7498 км) по ориентировочной стоимости рупий.
II	Коридоры Север-Юг и Восток-Запад	Соединяет север с югом и восток с западом страны автомобильным транспортом. Коридоры Север-Юг и Восток-Запад соответственно соединяют Сринагар с Каньякумари и Порбандар с Силхаром. Эти проекты финансируются частично за счет внешней помощи со стороны Азиатского банка развития и Всемирного банка, с очень небольшим вкладом модели ГЧП. Правительство одобрило расширение 4128 миль (6643 км) национальных автомагистралей до четырехполос за счет рупий.
III	Модернизация существующей национальной автомагистрали	Основан на использовании средств специального фонда по развитию экономически важных регионов, тем самым для покрытия 40% затрат проекта будет использоваться финансирование от государства. Правительство одобрило модернизацию 7524 миль (12109 км) национальной автомагистрали, чтобы создать двухполосную с обочинами с твердым покрытием или четырехполосную, где плотность движения высока.

Из таблицы 1 следует, что восточный регион активно работает над формированием ГЧП, в то время как северо-восточный регион находится на начальной стадии процесса формирования партнерства.

Автомагистрали имеют региональное значение и планируются местными муниципальными учреждениями. Для их развития используется партнерство с частным сектором. В настоящее время разрабатывается 185 проектов государственных автомагистралей, зависящих от ГЧП [8].

Выделяют несколько регионов полевых работ:

Регион 1 «Штат Джаркханд» – расположен в восточном регионе, богат лесными ресурсами и полезными ископаемыми: хотя 29% его территории покрыто лесами, здесь также находится примерно 30% всех запасов полезных ископаемых Индии. Расположены крупнейшие в Индии отрасли промышленности, основанные на этих двух природных ресурсах. Национальная сеть автомагистралей в этом регионе перегружена, поскольку происходит транспортировка сырья и готовой продукции с другой частью страны [9].

Регион 2 «Западная Бенгалия» – делит восточную границу Индии с Бангладеш. В этом штате расположена Калькутта, третий по величине город Индии и выдающийся город восточного региона. Рассматривается проект моста, который соединит Столичный округ Калькутты и Ховра, два мегаполиса по обе стороны реки Ганг [9].

Проекты развития автомагистралей в Индии представлены в таблице 2 [8].

Таблица 2

Проекты развития автомагистралей в Индии

Наименование проекта	Характеристика
Проект расширения скоростной автомагистрали Хазарибах-Ранчи	Модель ГЧП была принята в качестве инструмента создания инфраструктуры под влиянием политического решения, принятого для фазы III.
Кольцевая дорога Ранчи	Общий проект был разделен на три участка. Различные агентства вели переговоры о строительстве каждого из участков на основе моделей ГЧП. Это решение было основано исключительно на том факте, что для поддержки такого крупного проекта не было достаточно государственных средств.
Проект «Мост»	Проект был заключен по контракту «платная дорога». Данная модель была выбрана как самая популярная в секторе дорожного строительства, поскольку признана наиболее подходящей с точки зрения распределения рисков государственного и частного секторов для общественной инфраструктуры. Проект должен был быть коммерчески жизнеспособным.

На основании таблицы 2 можно сказать о том, что в Индии идет активное развитие автомагистралей, которое позволяет развивать инфраструктуру государства.

Национальная автодорожная администрация (National Highway Administration) обладает большой властью и имеет возможность приобретать землю для строительства дорог в Индии, не уделяя должного внимания комфорту и интересам людей. Это происходит под предлогом "общественных целей" построения национальных автомагистралей. Национальная автодорожная администрация обладает правом приобретать землю без учета интересов населения и часто информирует затронутых людей о воздействии директивно. Такой авторитарный подход является преградой на пути к достижению прозрачности [9].

При топографо-геодезических работах привлечение геодезистов является одним из эффективных способов распространения информации о влиянии проекта на отдельных землевладельцев. Вся информация о влиянии проекта на частную собственность землевладельцев предоставляется пострадавшим людям только в письменной форме. Однако этот процесс непростой и медлительный. В некоторых случаях, письменная информация, предоставленная налоговой службой, может являться неточной и не совпадать с информацией, полученной от геодезистов. Треть самым, некоторые землевладельцы не понимают порядок изъятия земельного участка и расчет компенсации [4].

В 2013 г. в Индии был принят «Закон о праве на справедливую и прозрачную компенсацию», вступивший в силу после проведения геодезических исследований. Этот закон должен улучшать процесс приобретения земли. Он обязывает органы государственной власти и местного самоуправления обеспечивать прозрачность процесса приобретения земли, предоставляя всю необходимую информацию об участках, которые подлежат приобретению, и ознакомлять заинтересованные стороны с планируемыми проектами. Закон устанавливает процедуры для обжалования решений об отчуждении земли и защиты прав заинтересованных сторон, защите окружающей среды [8].

Информация о намерении правительства приобрести землю и предлагаемой компенсации распространяется через официальные письма, направленные землевладельцам. В письмах указывается дата и место получения компенсации за потерю земли. В случае, если компенсация не будет получена землевладельцем вовремя, деньги пойдут в государственную казну [1].

Данная процедура позволяет собственникам иметь возможность подать иск в суд, в случае не согласия с предлагаемой компенсацией. Правительство должно дождаться окончательного решения суда по этим делам и только после этого приступить к приобретению земли и сносу капитальных и некапитальных построек для подготовки земли к строительству дороги.

На практике такой процесс приобретения земли и сноса построек может начаться даже до завершения рассмотрения дел в суде. Это может происходить по разным причинам, так, сроки рассмотрения дел в суде могут быть довольно длительными, а правительству необходимо вести работы по подготовке земли в установленные сроки.

Пострадавшие землевладельцы теряют доверие к системе, поскольку их земли отбирают, а постройки сносят. Это происходит из-за длительной юридической процедуры в Индии, что является одним из основных препятствий на пути достижения прозрачности.

Субъекты государственного сектора должны выплачивать компенсации субъектам частного сектора за задержки в передаче земли. Одновременно, субъекты частного сектора теряют деньги из-за задержки завершения проекта и стремятся ускорить процесс приобретения земли и ее освоения.

Рассмотрим для сравнения автомагистраль М-6 в Пакистане, это строящийся проект автомагистрали на основе ГЧП, который осуществляется по принципу «Строительство-эксплуатация-передача».

Данная автомагистраль соединит г. Суккур с г. Хайдарабадом. Автомагистраль М-6 длиной 6 миль (306 км) является единственным связующим звеном между севером и югом (от г. Карачи до г. Пешавара). Строительство автомагистрали обойдется примерно в 1,7 миллиарда долларов. Правительство Пакистана решило разрешить проведение международных торгов по проекту, сославшись на трудности с обеспечением необходимых финансовых взносов Пакистана для использования льготных китайских кредитов [3].

М-6 будет шестиполосной автомагистралью с 89 мостами, 15 развязками и 243 подземными переходами. Проект будет построен как часть более крупной Восточной трассы Китайско–Пакистанского экономического коридора [3].

Таким образом, можно сказать, что внедрение механизма ГЧП происходит не только в Индии, но и в других странах. В настоящее время основными областями, где реализуются проекты ГЧП, являются здравоохранение и образование, в то время как транспорт и дорожное строительство остаются на втором плане. Это связано с тем, что транспортные проекты требуют больших финансовых вложений на длительный период времени, и инвесторы не всегда готовы рисковать из-за постоянных изменений в экономической и политической ситуации в стране.

Библиографический список

1. *Гафурова Г. Т.* Опыт Индии в поддержке и развитии государственно-частного партнерства // Актуальные проблемы экономики и права. 2018. № 3. С. 52-57.
2. *Иванова А. О.* Организация и управление сферой государственно-частного партнерства в Индии // Государственное-частное партнерство. 2017. Т. 4. № 1. С. 9-22.
3. *Пипия Л. К., Дорогокупец В. С.* Развитие транспортной инфраструктуры посредством государственно-частного партнерства // Наука за рубежом. 2019. № 83. С. 1- 41.
4. *Цвиликос В. В., Старицына И. А.* Проект отвода земель под размещение магистрального объекта (Кушвинский ГО) // Достижения аграрной науки в производство: сборник тезисов. Екатеринбург: Уральский государственный аграрный университет, 2020. С. 29-30.
5. *Степанов М. С., Легостаева А. А.* Зарубежный опыт формирования системы управления проектами государственно-частного партнерства // Вестник Российского университета кооперации, 2022. Т. 2. № 48. С. 83-90.
6. *Фадюшин И. С.* Международный опыт развития ГЧП // Международный научно-исследовательский журнал. 2019. Т. 4. № 82. С. 39-43.
7. *Харькова О. М.* Государственно-частное партнерство [Электронный ресурс]: учебное пособие. Оренбург: ОГУ, 2021. 131 с. Режим доступа: http://elib.osu.ru/bitstream/123456789/14642/1/150338_20210630.pdf (дата обращения: 19.03.2024).
8. *Akintoye A.* Public Private Partnerships for physical infrastructure in developing countries // Policy, finance & management for public–private partnerships. 2019. Vol. 41. P. 123-141.
9. *Mukhopadhyay C.* A nested framework for transparency in Public Private Partnerships: Case studies in highway development projects in India: A nested framework for transparency in Public Private Partnerships: Case studies in highway development projects in India // Progress in Planning. 2016. Vol. 107. A nested framework for transparency in Public Private Partnerships. P. 1-36.