

А.М. Айткалиева  
А.Х. Галиева  
А.Н. Токсанова

Казахский университет экономики, финансов и международной торговли,  
Нур-Султан, Казахстан  
(E-mail: anar.aitkaliyeva@mail.ru, alma\_galiyeva@mail.ru, taigul1@mail.ru)

## Развитие государственно-частного партнерства в транспортной инфраструктуре Республике Казахстан

**Аннотация.** В данной статье рассматривается развитие государственно-частного партнерства (ГЧП) в Республике Казахстан, приводится анализ отраслевой структуры проектов ГЧП.

Проведенный анализ показал, что самыми масштабными по объёмам инвестиций являются проекты в сфере транспортной инфраструктуры. Основными задачами в данной отрасли Казахстана на сегодняшний день являются устранение транспортной недостаточности, снижение транспортных издержек и повышение конкурентоспособности казахстанских перевозчиков. Но государственный аппарат не всегда может осуществлять разработку и реализацию таких проектов. Необходимо привлекать частный капитал, чтобы помочь государству реализовать инвестиционные проекты по развитию транспортной инфраструктуры. Поэтому современные научные исследования по проблемам сбалансированной политики частных инвестиций в традиционно социально значимые отрасли социальной и промышленной инфраструктуры, к которым относятся автомобильные дороги, не только актуальны для Казахстана, но и высвечивают структуру экономических исследований в целом.

Примечательно то, что первыми проектами ГЧП, реализованными в Республике Казахстан, были проекты транспортной инфраструктуры. ГЧП актуально в транспортной инфраструктуре, так как только в рамках ГЧП частный партнер принимает на себя обязательства по эксплуатации после завершения строительства (реконструкции). Таким образом, интерес частного партнера в качественном строительстве намного выше, чем при госзаказе.

**Ключевые слова:** ГЧП, государство, частный бизнес, партнерство, отрасли, структура проектов, транспортная инфраструктура.

DOI: <https://doi.org/10.32523/2789-4320-2022-1-19-31>

### Введение

Высокие темпы роста экономики Казахстана доказывают эффективность построения и реализации собственной модели развития, основанной на долгосрочном планировании. Обеспечение устойчивого развития, улучшение инвестиционного

климата, рост конкурентоспособности национальной экономики, формирование условий для перехода Республики Казахстан на инновационный путь развития, стимулирование процесса регионального развития в значительной степени зависят от наличия и качества инфраструктуры. Обеспечение населения

и бизнеса эффективной и достаточной транспортной инфраструктурой общего пользования является прямой обязанностью и функцией государства. Однако присущий системе государственного управления бюджетный дефицит не дает возможности выполнить высокие требования к качеству инфраструктуры. Поэтому в мировой практике получают распространение механизмы государственно-частного партнерства, которое является формой взаимодействия между государством и бизнесом.

Эффективное использование ограниченных государственных ресурсов является важнейшей задачей для государств, и многие не достигают поставленных целей. Причина в том, что государственный сектор, как правило, имеет мало или вообще не имеет стимулов для повышения эффективности, структурированных в его организации и процессах, и, следовательно, имеет плохие возможности для эффективного создания и эксплуатации инфраструктуры. Внедрение таких стимулов в укоренившийся государственный сектор является трудным, хотя и не невозможным, как продемонстрировал Сингапур, развивая приверженность всего правительства повышению эффективности при сохранении многих важнейших услуг в общественном достоянии.

*Постановка цели и задачи.* Целью статьи является рассмотрение особенностей механизма реализации проектов государственно-частного партнерства в транспортной инфраструктуре Республике Казахстан»

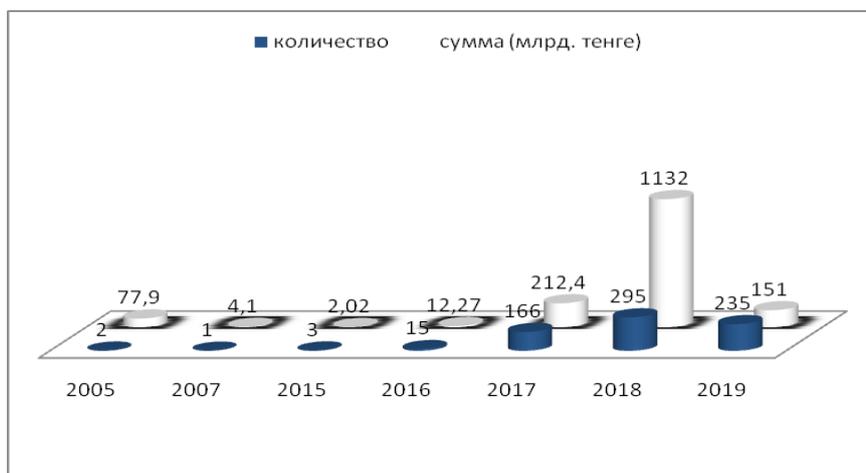
В соответствии с поставленной целью были определены следующие задачи:

- 1) уточнить экономическую сущность государственно-частного партнерства;
- 2) проанализировать развитие государственно-частного партнерства в транспортной инфраструктуре Республике Казахстан;

Объектом исследования выступает транспортная инфраструктура Республики Казахстан. Предметом исследования являются организационно-экономические отношения, возникающие в процессе реализации проектов транспортной инфраструктуры на основе механизма государственно-частного партнерства.

#### Методы исследования

Методологической основой исследования являются различные подходы и методы, широко используемые в современной науке. Был проведен обзор литературы, который является основным видом исследований для выявления важной информации по теме исследований.



**Рисунок 1** – Динамика роста проектов ГЧП в РК  
Примечание – составлено авторами по источнику [7]

В процессе изучения проблем предполагается использование методов анализа и синтеза. Анализ позволит разложить исследуемую проблему на составные части, а синтез соединить полученные при анализе части в целое. В данном исследовании эти методы будут использованы наиболее активно, так как вся работа будет выстроена на изучении проектов государственно-частного партнерства, реализуемых в Республике Казахстан, выявлении преимуществ реализации инвестиционных проектов в транспортной инфраструктуре Казахстана через механизм государственно-частного партнерства.

Для анализа уровня развития транспортной инфраструктуры были применены методы обработки данных исследования на основе анализа данных глобального индекса конкурентоспособности Всемирного экономического форума и данных Казахстанского центра государственно-частного партнерства.

Таким образом, применение данных методов позволило сформировать видение текущей ситуации в сфере государственно-частного партнерства, их отраслевую разбивку и особенности применения механизмов государственно-частного партнерства в транспортной инфраструктуре.

### Обсуждение и результаты

Государственно-частное партнерство – это форма взаимодействия государственного и частного секторов, при которой

происходит передача субъектам частного бизнеса определенных прав, обязательств, ответственности и рисков за оказание определенных видов государственных услуг, которые традиционно относятся к сфере ответственности государственного сектора [1-6].

История ГЧП в Республике Казахстан началась с подписания в 2005 году первых постановлений Правительства о реализации двух проектов по концессии. За последние 14 лет значительно выросли количественные и качественные показатели проектов государственно-частного партнерства. Количество проектов на 1.01.2020 г. увеличилось до 717 договоров ГЧП на общую сумму 1,6 трлн. тенге, включая 9 – республиканских на сумму 910 млрд тенге; - 708 – местных на сумму 687 млрд тенге [7].

Анализ реализации проектов ГЧП в Казахстане показывает, что на конец 2019 года было заключено 717 договоров, введено в эксплуатацию 606 объектов и 65 объекта на стадии строительства, общий объем финансирования составляет 1600 млрд. тенге.

Рассматривая отраслевую разбивку проектов, можно заметить увеличение количества объектов ГЧП в социальной сфере. Так, лидируют объекты образования (53%), следом идут объекты здравоохранения (20%) (Таблица 1).

Если смотреть по отраслям, в 2019 году лидирует сфера образования, где количество составило 378 договоров ГЧП на сумму 77 млн тенге.

Таблица 1

#### Отраслевая разбивка проектов с механизмами ГЧП

№	Отрасль	Количество проектов	% в общей структуре	Сумма (млн.тг)	% в общей структуре
1	Образование	378	53	77	5
2	Здравоохранение	143	20	55	3
3	Энергетика и ЖКХ	56	8	377	23
4	Культура и спорт	49	7	77	5
5	Транспорт и инфраструктура	29	4	925	58
6	Другие	62	6	89	6
Примечание – составлено авторами по источнику [7]					



**Рисунок 2** – Отраслевая структура проектов ГЧП  
Примечание – составлено авторами по источнику [7]

На втором месте сфера здравоохранения со 143 договорами ГЧП на сумму 55 млн тенге.

Тройку лидеров замыкает сфера энергетики и ЖКХ, где количество договоров составило 56 на сумму 377 млн тенге.

Что касается объема инвестиций, то самыми масштабными по объему капитальных вложений являются проекты ГЧП в сфере транспортной инфраструктуры, они составляют 925 млрд.тенге, то есть 59% (рис.3).

Также можно отметить, что первыми проектами, реализованными с помощью

ГЧП в Казахстане, являются проекты в транспортной инфраструктуре, это проект «Строительство новой железнодорожной линии «Станция Шар – Усть-Каменогорск» и «Строительство и эксплуатация нового пассажирского терминала международного аэропорта г.Актау».

В зависимости от заказчика проекты ГЧП делятся на проекты республиканского и местного уровней. В проектах республиканского уровня государственный сектор представляют министерства-заказчики проекта, в проектах местного



**Рисунок 3** – Объем инвестиций в проекты ГЧП  
Примечание – составлено авторами по источнику [7]

Таблица 2

Динамика фактора «Инфраструктура» глобального индекса конкурентоспособности Всемирного экономического форума

Наименование параметра	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Рейтинг, место	81	82	67	62	62	58	63	68	69	67
Отклонение, +/-		+1	-15	-5	0	-4	+5	+5	+1	-2

Примечание – составлено авторами по источнику [9]

уровня государственный сектор представляют местные исполнительные органы.

Транспортная инфраструктура является одним из определяющих условий роста национальной экономики, строительство объектов инфраструктуры имеет сильный макроэкономический эффект, так как обеспечивает стратегическое преимущество государства в долгосрочной перспективе, позволяя повышать качество жизни населения, развивать высокоэффективные экспортоориентированные отрасли промышленности, обеспечивает решение социальных задач [8].

Также состояние инфраструктуры отражается на международных рейтингах

конкурентоспособности страны. Основная оценка конкурентоспособности страны формируется на результатах Индекса глобальной конкурентоспособности Всемирного экономического форума (ГИК ВЭФ). В последние годы рейтинг Казахстана по фактору «Инфраструктура» находится приблизительно на одном уровне, но если брать период за 10 лет, то мы можем наблюдать снижение позиций с 81 места в 2010 году до 67 в 2019 году (Таблица 2). В 2019 году наиболее слабыми индикаторами по фактору «Инфраструктура» были: «Качество дорог» (93), «Эффективность воздушных перевозок» (89), «Эффективность морских перевозок» (99).



Рисунок 4 – Модели развития транспортной инфраструктуры

Примечание – Источник [11]

Основными задачами в транспортной отрасли на сегодняшний день являются повышение конкурентоспособности перевозчиков, снижение транспортной недостаточности и транспортных издержек.

Для того чтобы преодолеть отставание в развитии инфраструктуры, нужно решить три основные проблемы:

1. Повысить обеспеченность автодорожной сетью. Роста темпов строительства автодорог в последние годы не наблюдалось, тогда как количество транспортных средств ежегодно росло в среднем на 4,5%.

2. Преодолеть инвестиционный разрыв. В Казахстане государство является практически единственным источником финансирования в транспортную инфраструктуру, наблюдается дефицит инвестиций. Для того чтобы преодолеть инвестиционный разрыв, необходимо вдвое увеличить объем капиталовложений.

3. Создать условия для участия частного сектора. Казахстанский частный бизнес недостаточно вовлечен в планирование, финансирование и управление транспортной инфраструктурой.

Развитие транспортной инфраструктуры может идти по четырем основным моделям развития: формирующейся, опережающей, синхронной или догоняющей (рис. 4) [10].

Создание и обслуживание объектов транспортной инфраструктуры исторически рассматривались как задача государства. Однако в последнее время ситуация изменилась. Развитие всего комплекса транспортной инфраструктуры не может лежать на плечах государства, так как социально-экономическая эффективность проектов в сфере транспорта на порядок выше финансовых выгод инвестора.

Особенности государственно-частного партнерства в транспортной инфраструктуре:

- высокая потребность в улучшении инфраструктуры;
- риски трафика остаются на государстве;
- большие объемы выкупа земель;

- валютные риски требуют сбалансированного подхода между государством и частным партнером;

- приветствуется финансирование в национальной валюте для повышения бюджетной эффективности проектов;

- применение новаторских решений при проектировании, строительстве, эксплуатации и технического обслуживания элементов инфраструктуры.

Механизмы привлечения инвестиций в реализацию проектов транспортной инфраструктуры представляют особый интерес, так как ГЧП открывает доступ государственному сектору к частному капиталу для создания и модернизации объектов транспортной инфраструктуры. ГЧП может ускорить реализацию проектов, предоставляя государству первоначальные вложения, необходимые для строительства крупного инфраструктурного проекта.

Привлечение частного капитала для финансирования проектов транспортной инфраструктуры невозможно без затрат государства. Он должен быть возвращен согласно обязательствам о долгосрочном потоке доходов для погашения инвестиционных займов и кредитов, которые имеют более высокую норму прибыли, чем процентные ставки в безрисковые правительственные облигации. Это связано с более высокими рисками, которые они несут, а также с налогооблагаемым характером дивидендов, выплачиваемых инвесторами в акционерный капитал, и процентами по долговым обязательствам. Таким образом, стоимость частного финансирования, как правило, больше, чем у государственного финансирования.

Проектное финансирование является типом инвестирования ГЧП проектов под гарантии ожидаемой прибыли, т.е. тех доходов, которые создаваемое предприятие принесет в период его эксплуатации. При этом чистый денежный поток должен быть достаточным для обслуживания долга и обеспечить возврат собственного капитала. Государство в данной схеме может обеспечить

прямое финансирование или оказать косвенную поддержку методом гарантий или других мер по снижению рисков инвестора.

Принимаемые меры государственной поддержки на принципах ГЧП способствуют поддержанию экономического роста. Использование частным сектором при реализации проектов ГЧП наиболее прогрессивных инновационных технологий и технических решений позволит повысить развитие транспортной инфраструктуры, а также позволит повысить качество и разнообразить услуги этого сектора.

Привлекая частных инвесторов в сферу дорожного строительства государство решает ряд основных задач:

- Повышается качество проектно-исследовательских и строительных работ, предоставляемых транспортными услугами, учитывая, что эксплуатацию объекта ГЧП будет осуществлять частный партнер в долгосрочной перспективе;

- Происходит экономия бюджетных средств во время эксплуатации объектов транспортной инфраструктуры за счёт передачи эксплуатационных расходов на частного инвестора, при этом он сохраняет за собой право собственности на эти объекты;

- Сокращаются непроизводительные затраты и издержки, уменьшаются сроки строительства, привлекаются передовые современные технологии;

- Снижаются риски, так как при использовании механизма ГЧП риски по проекту и ответственность сторон равномерно распределяются между государством и частным партнером;

- Эффективно реализуется в краткосрочный период значимые и необходимые для развития инфраструктуры проекты ГЧП, так как выплаты государством значительных капитальных расходов по данным проектам фактически «растягиваются» на долгосрочный период.

Рассматривая возможности практической реализации проектов государственно-частного партнерства в транспортной инфраструктуре Казахстана, мы провели

контент-анализ системы государственного планирования в данной отрасли.

О самокупаемости инвестиций в транспортной отрасли РК впервые было обозначено в концепции развития автодорожной отрасли Республики Казахстан на 2001-2008 годы [11]. Государство выражало заинтересованность в создании платных участков дорог, мостов и путепроводов, с учетом наличия альтернативных маршрутов, путем привлечения средств банковских, страховых, других финансовых институтов, а также пользователей дорог. Но в то же время оно признавало, что нормативно-правовая база в этом направлении для частных и платных дорог по существу отсутствовала.

В первом долгосрочном документе страны в области транспортной инфраструктуры «Государственная программа развития автодорожной отрасли Республики Казахстан на 2001-2005 годы» [12] не рассматривалась возможность привлечения инвестиций частного сектора в строительство и ремонт автомобильных дорог.

В государственной программе развития автодорожной отрасли на 2006-2012 годы была запланирована работа по подготовке пилотных проектов строительства, реконструкции участков автомобильных дорог с внедрением механизмов государственно-частного партнерства в виде предложений в Правительство РК. Одним из направлений привлечения инвестиций была задача по формированию нормативно-правовой основы для создания платных дорог [13].

2006 год, с принятием отраслевого закона «О концессиях», становится отправной точкой нового направления для Казахстана. В этот период началась реализация концессионного проекта в транспортной инфраструктуре, со ссылкой на общие положения Гражданского кодекса, по строительству и эксплуатации железной дороги «Станция Шар – Усть-Каменогорск».

В ходе разработки программы учитывался мировой опыт в реализации проектов платных дорог с оговоркой, что успешное создание и эксплуатация платных дорог

могут быть осуществлены при наличии интенсивности движения порядка 10-15 тыс. автомобилей в сутки. Исходя из этого в структуре индикативных планов программы выделено в самостоятельный показатель - строительство и реконструкция участков автодорог республиканского значения с внедрением механизмов государственно-частного партнерства протяженностью 1 281 км.

Уже 11 апреля 2006 года была утверждена Транспортная стратегия Республики Казахстан до 2015 года [14]. Согласно стратегии финансирование реализации программ планировалось осуществлять за счет государственного бюджета и активного использования механизма государственно-частного партнерства.

Особенностью этого документа является поощрение участия частного сектора в различных сферах транспортной отрасли, включая долгосрочные концессионные соглашения, при которых инфраструктура в конечном счете будет возвращаться государству.

Четыре года спустя эти два стратегических документа, были признаны устаревшими в связи с принятием новой Программы по развитию транспортной инфраструктуры на 2010-2014 годы, в рамках которой получилось заручиться политическим признанием ГЧП в прикладном понимании. Так, программа была подкреплена поручением Главы государства, озвученным в ежегодном Послании народу Казахстана от 6 февраля 2008 года в части строительства «БАКАД» на основе концессионного механизма и работы по устройству системы взимания платы за проезд на автодороге «Астана – Щучинск» [15].

Наряду с внедрением принципов среднесрочного планирования в системе государственного аппарата стали внедряться стратегические и операционные планы, из которых можно проследить последовательность действий отраслевого государственного органа.

Так, в стратегическом плане Министерства транспорта и коммуникаций на 2011-2015 годы

в февральской редакции 2011 года отмечены внедрение механизмов государственно-частного партнерства с введением платности автомобильных дорог и развитие новых форм концессии (ГЧП) в сфере эксплуатации магистральных железнодорожных сетей посредством совершенствования законодательства по вопросам концессии [16].

В январе 2014 года была принята Государственная программа развития и интеграции инфраструктуры транспортной системы Республики Казахстан до 2020 года, в котором большую роль в реализации инфраструктурных проектов отдают ГЧП [17]. Создание оптимальных условий для привлечения «длинных денег» на реализацию инвестиционных проектов транспортной инфраструктуры будет заключаться в формировании действенных правовых конструкции на основе принципов государственно-частного партнерства, которое позволит расширить степень участия как отечественного, так и зарубежного капитала. Источниками финансирования наряду с бюджетными и заемными средствами выступают ГЧП, частные инвестиции и сборы от платности дорог.

Следует заметить, что государство не рассматривает бюджетные средства в качестве основного источника, планируя их использовать как стимул и генератор притока частных инвестиций в транспортную отрасль, тем самым выступая гарантом надежности возврата финансовых вложений частного бизнеса. Эта тенденция наблюдается при анализе Государственной программы инфраструктурного развития «Нұрлы жол» на 2020-2025 годы.

Данная программа разработана с целью создания транспортной инфраструктуры, которая будет эффективной, конкурентоспособной и доступной для населения, а также повысит мобильность, производительность труда и качество жизни.

До 2025 года в рамках Программы планируется реализация 112 инфраструктурных проектов на общую сумму 5,5 трлн тг., из которых:

- 68,3% (3,794,6 трлн. тенге) – это средства республиканского бюджета (РБ);  
 - 12,9% (715,3 млрд. тенге) – средства местных бюджетов;  
 - 12,9% (719,9 млрд. тенге) – по механизму государственно-частного партнёрству (ГЧП) и частные инвестиции;  
 - 5,9% (329,6 млрд. тенге) – собственные средства национальных и государственных компаний [11].

### Выводы

Таким образом, государственно-частное партнерство является одним из ключевых механизмов реализации масштабных проектов в области совершенствования транспортной инфраструктуры в условиях дефицита бюджетных средств. Транспортная инфраструктура Казахстана сейчас находится на формирующемся уровне: инфраструктура требует развития, недостаточно вовлечен бизнес, государство активно вкладывает средства, но их объём недостаточен.

Необходимо привлекать частный капитал, чтобы помочь государству реализовать

инвестиционные проекты по развитию транспортной инфраструктуры. Его применение позволяет качественно решать актуальные проблемы транспортной сферы в сжатые сроки и ведет к сопутствующим положительным эффектам в других сферах экономики за счёт мультипликативного эффекта. В условиях кризиса транспортное строительство может стать драйвером экономического роста, что выражается в повышении качества среды проживания за счет развитой транспортной инфраструктуры, повышении занятости населения путем создания новых рабочих мест, а также развитию смежных отраслей материального производства, снабжающих транспортную сферу ресурсами.

Поэтому современные научные исследования по проблемам сбалансированной политики частных инвестиций в социально значимые отрасли социальной и промышленной инфраструктуры, к которым относятся автомобильные дороги, не только актуальны для Казахстана, но и высвечивают структуру экономических исследований в целом.

### Список литературы

- 1 Делмон Дж. Государственно-частное партнерство в инфраструктуре. Практическое руководство для органов государственной власти. - Вашингтон: Всемирный Банк, 2010. - 261 с.
- 2 Варнавский В.Г., Клименко А.В., Королев В.А. и др. Государственно-частное партнерство: теория и практика. - Москва: Издательский дом государственного университета Высшей школы экономики, 2010. – 287 с.
- 3 Европейская экономическая комиссия Организации Объединенных Наций. Практическое руководство по вопросам эффективного управления в сфере государственно-частного партнерства. - Нью-Йорк и Женева: организация Объединенных Наций, 2008. - 128 с.
- 4 Абдыманапов С.А. Развитие механизмов государственно-частного партнерства в Республике Казахстан. - Астана: Изд.Есиль, 2015. - 123 с.
- 5 Abdymanapov S., Toxanova A., Galieva A. Development of Public-Private Partnership in the Republic of Kazakhstan // IEJME - Mathematic Education. - 2016. - V. 11. - № 5. - P. 1113-1126.
- 6 Abdymanapov S., Toxanova A., Galieva A. Public-Private Partnership Development Specificities in the Republic of Kazakhstan // Journal of Applied Economic Science. - 2017. - Volume XII. - Issue 4 (50). - P. 1048-1063.
- 7 АО «Казахстанский центр государственно-частного партнерства». [Электронный ресурс] – URL: <http://kzpppp.kz> (дата обращения: 21.01.2020)
- 8 Максимов В.В. Государственно-частное партнерство в транспортной инфраструктуре. - Москва: Альпина Паблицерз, 2010. – 177 с.

9 The Global Competitiveness Report is published by the World Economic Forum within the framework of the Global Competitiveness Network // World Economic Forum. [Электронный ресурс] – URL: <https://www.weforum.org/reports> (дата обращения: 02.12.2020)

10 Перапечка С. Транспортная инфраструктура Казахстана: курс на опережение. [Электронный ресурс] – URL: <https://www.bcg.com/ru-ru/about/bcg-review/transport-infrastructure> (дата обращения: 3.11.2021)

11 Постановление Правительства Республики Казахстан. О Концепции развития автодорожной отрасли Республики Казахстан на 2001-2008 годы от 29 мая 2001 года, №726. [Электронный ресурс] – URL: [https://online.zakon.kz/m/Document/?doc\\_id=1023315](https://online.zakon.kz/m/Document/?doc_id=1023315) (дата обращения: 13.11.2021)

12 Указ Президента Республики Казахстан. О Государственной программе развития автодорожной отрасли Республики Казахстан на 2001-2005 годы от 28 ноября 2001 года, №730. [Электронный ресурс] – URL: [https://online.zakon.kz/m/Document/?doc\\_id=1025533](https://online.zakon.kz/m/Document/?doc_id=1025533) (дата обращения: 13.11.2021)

13 Постановление Правительства Республики Казахстан. Об утверждении Программы развития автодорожной отрасли Республики Казахстан на 2006-2012 годы от 9 декабря 2005 года N 1227. [Электронный ресурс] – URL: [https://adilet.zan.kz/rus/docs/P050001227\\_#z47](https://adilet.zan.kz/rus/docs/P050001227_#z47) (дата обращения: 13.11.2021)

14 Указ Президента Республики Казахстан. О Транспортной стратегии Республики Казахстан до 2015 года: утв. 11 апреля 2006 года, №86. [Электронный ресурс] – URL: [https://adilet.zan.kz/rus/docs/U060000086\\_](https://adilet.zan.kz/rus/docs/U060000086_) (дата обращения: 14.11.2021)

15 Постановление Правительства Республики Казахстан. Об утверждении Программы по развитию транспортной инфраструктуры в Республике Казахстан на 2010-2014 годы от 30 сентября 2010 года, №1006. [Электронный ресурс] – URL: <https://adilet.zan.kz/rus/docs/P1000001006> (дата обращения: 14.11.2021)

16 Постановление Правительства Республики Казахстан. О Стратегическом плане Министерства транспорта и коммуникаций Республики Казахстан на 2011 - 2015 годы от 11 февраля 2011 года, № 129. [Электронный ресурс] – URL: <https://adilet.zan.kz/rus/docs/P1100000129> (дата обращения: 15.11.2021)

17 Указ Президента Республики Казахстан. О Государственной программе развития и интеграции инфраструктуры транспортной системы Республики Казахстан до 2020 года от 13 января 2014 года № 725. [Электронный ресурс] – URL: <https://adilet.zan.kz/rus/docs/U1400000725> (дата обращения: 15.11.2021)

18 Государственная программа инфраструктурного развития «Нұрлы жол» на 2020 – 2025 годы Постановление Правительства Республики Казахстан от 31 декабря 2019 года № 1055. [Электронный ресурс] – URL: <https://adilet.zan.kz/rus/docs/P1900001055> (дата обращения: 20.10.2020)

## References

1 Delmon J. Gosudarstvenno-chastnoe partnerstvo v infrastrukture. Prakticheskoe rukovodstvo dlya organov gosudarstvennoj vlasti [Public-private partnership in infrastructure. A practical guide for public authorities] (Washington: Vsemirny`j Bank, 2010, 261 p.). [in Russian]

2 Varnavskij V.G., Klimenko A.V., Korolev V.A. i dr. Gosudarstvenno-chastnoe partnerstvo: teoriya i praktika [Public-private partnership: theory and practice] (M.: Izdatel`skij dom gosudarstvennogo universiteta Vy`sshej shkoly` e`konomiki, 2010, 287 p.). [in Russian]

3 Evropejskaya e`konomicheskaya komissiya Organizacii Ob``edinenny`x Nacij. Prakticheskoe rukovodstvo po voprosam e`ffektivnogo upravleniya v sfere gosudarstvenno-chastnogo partnerstva [United Nations Economic Commission for Europe. Practical guide to effective management in the field of public-private partnership] (New York and Geneva: United Nations, 2008, 128 p.). [in Russian]

4 Abdymanapov S.A. Razvitie mexanizmov gosudarstvenno-chastnogo partnerstva v Respublike Kazaxstan [Development of public-private partnership mechanisms in the Republic of Kazakhstan] (Astana: Yesil, 2015, 123 p.). [in Russian]

5 Abdymanapov S., Toxanova A., Galieva A. Development of Public-Private Partnership in the Republic of Kazakhstan, IEJME, Mathematic Education, 5(11), 1113-1126 (2016).

6 Abdymanapov S., Toxanova A., Galieva A. Public-Private Partnership Development Specificities in the Republic of Kazakhstan, *Journal of Applied Economic Science*, 4(XII), 1048-1063 (2017).

7 АО «Kazaxstanskij centr gosudarstvenno-chastnogo partnerstva» [JSC «Kazakhstan center for public-private partnerships»]. [Electronic resource] - Available at: <http://kzppp.kz> (Accessed: 21.01.2020)

8 Maksimov V.V. Gosudarstvenno-chastnoe partnerstvo v transportnoj infrastrukture [Public-private partnerships for transport infrastructure] (M.: Al'pina Pablisherz, 2010, 177 p.). [in Russian]

9 The Global Competitiveness Report is published by the World Economic Forum within the framework of the Global Competitiveness Network. World Economic Forum. [Electronic resource] - Available at: <https://www.weforum.org/reports> (Accessed: 02.12.2020).

10 Perapechka S. Transportnaya infrastruktura Kazahstana: kurs na operezhenie [Transport infrastructure of Kazakhstan: a course ahead of schedule]. [Electronic resource] – Available at: <https://www.bcg.com/ru-ru/about/bcg-review/transport-infrastructure> (Accessed: 3.11.2021)

11 Postanovlenie Pravitel'stva Respubliki Kazahstan. O Konceptii razvitiya avtodorozhnoj otrasli Respubliki Kazahstan na 2001-2008 gody ot 29 maya 2001 goda, №726 [On the Concept of development of the road industry of the Republic of Kazakhstan for 2001-2008, dated May 29, 2001, No. 726]. [Electronic resource] – Available at: [https://online.zakon.kz/m/Document/?doc\\_id=1023315](https://online.zakon.kz/m/Document/?doc_id=1023315) (Accessed: 13.11.2021)

12 Ukaz Prezidenta Respubliki Kazahstan. O Gosudarstvennoj programme razvitiya avtodorozhnoj otrasli Respubliki Kazahstan na 2001-2005 gody ot 28 noyabrya 2001 goda, №730 [On the State Program for the Development of the road industry of the Republic of Kazakhstan for 2001-2005 dated November 28, 2001, No. 730]. [Electronic resource] – Available at: [https://online.zakon.kz/m/Document/?doc\\_id=1025533](https://online.zakon.kz/m/Document/?doc_id=1025533) (Accessed: 13.11.2021)

13 Postanovlenie Pravitel'stva Respubliki Kazahstan. Ob utverzhdenii Programmy razvitiya avtodorozhnoj otrasli Respubliki Kazahstan na 2006-2012 gody ot 9 dekabrya 2005 goda N 1227 [About the approval of the Program of development of the road industry of the Republic of Kazakhstan for 2006-2012 dated December 9, 2005 N 1227]. [Electronic resource] – Available at: [https://adilet.zan.kz/rus/docs/P050001227\\_#z47](https://adilet.zan.kz/rus/docs/P050001227_#z47) (Accessed: 13.11.2021)

14 Ukaz Prezidenta Respubliki Kazahstan. O Transportnoj strategii Respubliki Kazahstan do 2015 goda: utv. 11 aprelya 2006 goda, №86 [On the Transport Strategy of the Republic of Kazakhstan until 2015: approved on April 11, 2006, No. 86]. [Electronic resource] – Available at: [https://adilet.zan.kz/rus/docs/U060000086\\_](https://adilet.zan.kz/rus/docs/U060000086_) (Accessed: 14.11.2021)

15 Postanovlenie Pravitel'stva Respubliki Kazahstan. Ob utverzhdenii Programmy po razvitiyu transportnoj infrastruktury v Respublike Kazahstan na 2010-2014 gody ot 30 sentyabrya 2010 goda, №1006 [On the approval of the Program for the Development of Transport Infrastructure in the Republic of Kazakhstan for 2010-2014 dated September 30, 2010, No. 1006]. [Electronic resource] – Available at: <https://adilet.zan.kz/rus/docs/P1000001006> (Accessed: 14.11.2021)

16 Postanovlenie Pravitel'stva Respubliki Kazahstan. O Strategicheskom plane Ministerstva transporta i kommunikacij Respubliki Kazahstan na 2011 - 2015 gody ot 11 fevralya 2011 goda, № 129 [On the Strategic Plan of the Ministry of Transport and Communications of the Republic of Kazakhstan for 2011-2015 dated February 11, 2011, No. 129]. [Electronic resource] – Available at: <https://adilet.zan.kz/rus/docs/P1100000129> (Accessed: 15.11.2021)

17 Ukaz Prezidenta Respubliki Kazahstan. O Gosudarstvennoj programme razvitiya i integracii infrastruktury transportnoj sistemy Respubliki Kazahstan do 2020 goda ot 13 yanvarya 2014 goda № 725 [On the State Program for the Development and integration of the infrastructure of the transport system of the Republic of Kazakhstan until 2020 dated January 13, 2014 No. 725]. [Electronic resource] – Available at: <https://adilet.zan.kz/rus/docs/U1400000725> (Accessed: 15.11.2021)

18 Gosudarstvennaya programma infrastruktornogo razvitiya «Nurly` zhol» na 2020 – 2025 gody` Postanovlenie Pravitel'stva Respubliki Kazahstan ot 31 dekabrya 2019 goda № 1055 [State program of infrastructure development «Nurly Zhol» for 2020-2025 Resolution of the Government of the Republic of Kazakhstan dated December 31, 2019 No. 1055]. [Electronic resource] - Available at: URL:<https://adilet.zan.kz/rus/docs/P1900001055> (Accessed: 20.10.2020)

**А.М. Айткалиева, А.Х. Галиева, А.Н. Токсанова**

*Қазақ экономика, қаржы және халықаралық сауда университеті, Нұр-Сұлтан, Қазақстан*

### **Қазақстан Республикасының көлік инфрақұрылымында мемлекеттік-жеке әріптестіктің дамуы**

**Аннотация.** Мақалада Қазақстан Республикасында мемлекеттік-жеке меншік әріптестіктің дамуы қарастырылған, МЖӘ жобаларының салалық құрылымына талдау жүргізілген.

Жүргізілген талдау нәтижесінде инвестициялар көлемі бойынша ең ауқымдысы көлік инфрақұрылымы саласындағы жобалар болып табылатыны анықталды. Қазақстан Республикасында іске асырылған МЖӘ – нін алғашқы жобалары көлік инфрақұрылымы жобалары болды.

Көлік инфрақұрылымындағы МЖӘ өзекті мәселе болып табылады, өйткені МЖӘ шеңберінде ғана жеке әріптес құрылыс (реконструкциялау) аяқталғаннан кейін пайдалану бойынша міндеттемелерді өзіне қабылдайды. Осылайша, жеке әріптестің сапалы құрылысқа деген қызығушылығы мемлекеттік тапсырысқа қарағанда әлдеқайда жоғары болады.

**Түйін сөздер:** МЖӘ, жеке бизнес, мемлекет, әріптестік, салалар, жобалық құрылым, транспорттық инфрақұрылым.

**A. Aitkaliyeva, A. Galiyeva, A. Toksanova**

*Kazakh University of Economics, Finance and international trade, Nur-Sultan, Kazakhstan*

### **Development of public-private partnership in the transport infrastructure of the Republic of Kazakhstan**

**Abstract.** The article examines the development of public-private partnerships in the Republic of Kazakhstan. It provides an analysis of PPP projects by industries.

The analysis has shown that the largest investments are in transport infrastructure projects. The main tasks in this sector in Kazakhstan today are to eliminate transport deficiencies, reduce transport costs and increase the competitiveness of Kazakh carriers. But the state apparatus is not always able to develop and implement such projects. It is necessary to attract private capital to help the state implement investment projects to develop transport infrastructure. Therefore, modern scientific research on the problems of a balanced policy of private investment in traditionally socially important sectors of social and industrial infrastructure, which include roads, is not only relevant for Kazakhstan but also highlights the structure of economic research in general.

It is noteworthy that the first PPP projects implemented in the Republic of Kazakhstan were transport infrastructure projects.

The PPP system is beneficial to the transport infrastructure projects because, within the framework of PPP, the private partner assumes obligations for the operation of infrastructure after the completion of construction (reconstruction). Thus, the interest of a private partner in high-quality construction is much higher than in the case of the state order.

**Keywords:** PPP, private business, public, partnership, industries, the structure of projects, transport infrastructure.

#### **Сведения об авторах:**

**Айткалиева А.М.** – автор для корреспонденции, докторант специальности «Экономика» Казахского университета экономики, финансов и международной торговли, ул. Жубанова, 7, Нур-Сұлтан, Казахстан.

**Галиева А.Х.** – д.э.н., профессор кафедры «Экономика» Казахского университета экономики, финансов и международной торговли, ул. Жубанова, 7, Нур-Сұлтан, Казахстан.

**Токсанова А.Н.** – д.э.н., профессор кафедры «Экономика» Казахского университета экономики, финансов и международной торговли, ул. Жубанова, 7, Нур-Султан, Казахстан.

**Aitkaliyeva A.M.** – **Corresponding author**, Ph.D. student in Economics, Kazakh University of Economics, Finance and International Trade, 7 Zhubanova str., Nur-Sultan, Kazakhstan.

**Galiyeva A.Kh.** – Doctor of Economics, Professor of the Department of «Economics», Kazakh University of Economics, Finance, and International Trade, 7 Zhubanova str., Nur-Sultan, Kazakhstan.

**Toksanova A.N.** – Doctor of Economics, Professor of the Department of «Economics», Kazakh University of Economics, Finance and International Trade, 7 Zhubanova str., Nur-Sultan, Kazakhstan.