

MPHTI 10.17.47

DOI: <https://doi.org/10.55871/2072-9847-2023-59-2-82-92>**Ш.А. Смагулова***

д.э.н., профессор

Университет международного бизнеса име-

ни Кенжегали Сагадиева

Алматы, Республика Казахстан

E-mail: shsmagulova@mail.ru

ORCID: 0000-0001-5485-4018

Т.С. Саржанов

д.т.н., профессор

Международный транспортно-

гуманитарный университет

г. Алматы, Республика Казахстан

E-mail: taizhan.s@mail.ru

ORCID: 0000-0003-0923-2601

Б.А. Абдулинадокторант ОП «Государственное
управление»

НАО Университет Нархоз

г. Алматы, Республика Казахстан

E-mail: bayan.abdulina@narhoz.kz

ORCID: 0000-0001-5789-7670

С.Т. Жакупова

к.э.н., доцент

Университет международного бизнеса

имени Кенжегали Сагадиева

Алматы, Республика Казахстан

E-mail: aityar1969@gmail.com

ORCID: 0000-0001-9072-6283

РАЗВИТИЕ ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОГО ПАРТНЕРСТВА В СОЗДАНИИ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ КАЗАХСТАНА

Аннотация: В этом исследовании рассматриваются аспекты развития инфраструктуры в транспортном секторе Казахстана на основе механизма ГЧП. В качестве объекта исследования выбран практический пример проекта ГЧП по строительству «Большой Алматинской кольцевой автомобильной дороги (БАКАД)». В работе были осуществлены критический обзор литературы и особенности ГЧП в транспортном секторе. Достигнуты следующие основные результаты исследования – проведена динамика организации заключения договоров ГЧП, реализовано моделирование успешности осуществления ГЧП договоров в Казахстане, показана значительная роль реализации проектов ГЧП в транспортной сфере, обосновано значение строительства инфраструктурного проекта БАКАД, проанализированы финансово-экономические аспекты и выделены проектные риски реализации БАКАДа в условиях геополитической и экономической нестабильности, выявлены проблемы и сделаны выводы, а также внесены предложения по развитию ГЧП в транспортном секторе Казахстана с помощью осуществления инфраструктурных проектов. Представлены в конце выводы, где отмечены препятствия и рекомендации развития формы договоров ГЧП в Казахстане. Данная работа основана на методологии наблюдения, оценки временных рядов, статистики, логики, Кронбах альфа, системного и комплексного анализа. Цель исследования – провести анализ и моделирование состояния механизма ГЧП и представить рекомендации для улучшения развития транспортной отрасли с помощью реализации инфраструктурного проекта БАКАД в Казахстане.

Ключевые слова: ГЧП, государственные проекты, транспортная инфраструктура, БАКАД, транспортные проекты.

■ Введение

Считаем, что серьезные последствия на развитие мировой экономики оказала пандемия Ковида, обострившая проблемы продовольственной безопасности, инфляции, снижения доходов населения и пр. Введение локдаунов привело к частичному нарушению международных поставок сырья и продукции, а также негативно отразилось на организации транспортной инфраструктуры.

В годовом отчете Всемирного Банка (ВБ) отмечено, что «пандемия негативно повлияла на бюджетные резервы многих развивающихся стран, впоследствии чего у них образовался дефицит финансовых средств для решения новых проблем». В целях повышения конкурентоспособности ВБ выделил Казахстану 400 млн. долл. США для поддержки государственных реформ [1]. По данным ВБ рост энергоэффективности в транспортной сфере станет ключевым элементом смягчения последствий изменений климата. Для этого потребуются использование инновационных технологий [2]. Поэтому, в текущее время возникает необходимость развития проектов инфраструктуры ГЧП. Международный рейтинг показал, что качество отечественной транспортной инфраструктуры ниже среднего. Эту проблему поднял и сам Глава Казахстана в июле 2022г., отметив неудовлетворительное состояние автодорог в стране, а также о процветании коррупции в дорожно-строительной отрасли [3]. Потребность в транспортной инфраструктуре по-прежнему препятствует равному доступу к социальным услугам и нуждам населения.

На сегодняшний день существует ряд проблем, которые сдерживают развитие ГЧП в Казахстане, такие как: неправильное использование концепции ГЧП, частые и непредсказуемые изменения законодательства о ГЧП, коррупция, качество организационно-технического составления, низкое качество автодорог приводят

к средней скорости движения автомобилей, а также к уменьшению срокам службы автотранспорта и т.д. Это отразилось на дополнительных растратах республиканского бюджета страны.

В настоящее время транспортный сектор представляется основным вектором экономического роста в РК. Соответственно сейчас остро стоит вопрос о необходимости строительства транспортной инфраструктуры в рамках применения системы ГЧП. Успешная реализация модели государственно-частного партнерства позволит развивать инфраструктуру страны за счет экономии бюджетных средств, повысит эффективность проектирования, усилит ответственность государственных чиновников за распределение рисков и увеличит приток отечественных и иностранных инвестиций. Финансовую поддержку здесь окажут ресурсы принятого Национального проекта «Сильные регионы – драйвер развития страны» (2021) в рамках роста строительства новых транспортных дорог внутри и за пределами республики.

Вместе с тем, согласно Общенациональному приоритету «Построение диверсифицированной и инновационной экономики» на базе осуществления ключевых задач Национального плана развития РК (2021) особо подчеркивается существенная роль государства в организации строительства промышленной инфраструктуры для обеспечения экономического роста [4].

Целью настоящей работы представляется реализовать экономический анализ и моделирование организации ГЧП, а также предложить рекомендации для совершенствования развития транспортного сектора на основе осуществления инвестиционного проекта БАКАД в РК.

В этой связи, значимость и ценность данного исследования заключается в его способности дать конкретные предложения по развитию ГЧП в транспортном секторе на основе осуществления инновационных инфраструктурных проектов с целью повышения экономического роста РК.

■ Обзор литературы

В настоящей академической литературе подчёркивается важность такого вида развития как форма ГЧП (Dansoh, Frimpong, 2020). Здесь ГЧП определяется как долгосрочное сотрудничество, при котором риски, затраты, и выгоды распределяются между участниками: государственным и частными секторами [5]. Контракты ГЧП обычно заключаются на длительный срок от 5 до 30 лет, при этом не только последствия кризиса, но и не объективное распределение разных видов рисков может привести к провалу проекта. По завершении срока эксплуатации, как выделяет Sar (2022), определенный объект переходит в управление государства [6].

Отметим, в работе Robert, Chan и др. (2017) приводятся важные критерии и причинно-следственные взаимосвязи успешной деятельности ГЧП проектов в зарубежных странах [7]. Также выделено Li, Hardcastle и др. (2005), что страны получают существенную пользу от применения механизмов ГЧП на основе финансовой поддержки частных инвесторов и гарантиям Правительства [8].

Как указали Castelblanco и Guevara (2020) ГЧП широко используется в развитых странах уже более 30 лет в транспортном секторе, так как в связи с развитием автодорожной инфраструктуры решаются проблемы с дефицитом бюджета [9]. К примеру, если говорить об организации ГЧП в Казахстане, то наибольшее количество проектов (примерно 55 процентов) составляет образовательный сектор (Карташов, 2020). На долю транспортной сферы приходится меньше 10 процентов [10].

За последние три года пандемия COVID-19 спровоцировала глобальный экономический кризис во всем мире. Это привело к увеличению государственного долга во многих странах мира и поставило под угрозу текущие и будущие договора государственно-частного партнерства (Castelblanco и др., 2022), с учетом зависимости от сборов пользователей или же государственных услуг [11]. В тоже время обремененные реальной возможностью массовых провалов и ограниченными бюджетами (Baxter, Casady, 2020), правительства всех стран ищут способы определить приоритетность проектов, нуждающихся в помощи и поддержать планы восстановления после пандемии. Так, было отмечено отставание строительства легко рельсового транспорта Purple Line в Мэриленде от графика на 976 дней. Этот проект считается самым крупным государственным контрактом ГЧП в автомобильном секторе США [12]. Kudtarkar (2020) подтверждает, что во время Ковида множество проектов ГЧП было или прекращено, или отложено из-за нехватки материальных средств [13].

Следует согласиться с тем, что на современном этапе, по мнению Wang, Chen, Koppenjan (2022), ГЧП считается инструментом для улучшения и достижения экономических, организационных, социальных и технико-экологических основ устойчивости [14]. Так, Ma, Jin, Ke (2019) обосновали необходимость расширения определения положений современной устойчивости управления проектами и инноваций в ГЧП [15]. Развивать инфраструктуру страны за счет экономии бюджетных средств и привлечения инвестиций помогает механизм ГЧП [16].

Приток частных инвестиций достаточно актуален, по утверждению Wang, Liu и др. (2019), и для развивающихся государств, что характеризует рост спроса на улучшение инфраструктуры [17]. ГЧП сегодня начало набирать все большую популярность и серьезные масштабы (Смагулова и др., 2022), начиная с инфраструктурных проектов по цифровизации и транспорту, исходя из притока зарубежного капитала [18].

Следовательно, вышеприведенный критический обзор библиографии, действительно, характеризует целесообразность организации механизма ГЧП с позиции взаимовыгодного сотрудничества между государством, бизнесом и зарубежными инвесторами, в части развития инфраструктурных проектов.

Методы и материалы

Предметом исследования данной статьи представляется система управления ГЧП в процессе практического рассмотрения инфраструктурного проекта «БАКАД». План исследования основан на материалах, статбазе и справках Бюро национальной статистики Казахстана. Здесь рассмотрен процесс и динамика развития ГЧП в республике с 2005 по 2022 гг. на основе статданных АО «Казахстанский центр ГЧП» и материалов Нацпалаты предпринимателей РК «Атамекен». Проанализированы отечественные инфраструктурные проекты ГЧП в транспортном секторе. Определены партнеры, учредители, также вскрыты проблемы и представлены рекомендации «БАКАД».

Объектом исследования представляется крупномасштабный инвестиционный проект БАКАД в Центральной Азии общей протяженностью 66 км. Предполагается, что данный проект усилит транзитный потенциал, качество и безопасность дорожного обслуживания. В тоже время были использованы вторичные данные для проведения тематического обзора проекта БАКАД.

В ходе исследования также были применены следующие методы, как: индукция и дедукция, наблюдение, анализ временных рядов, статистическая и табличная оценка, моделирование на основе использования коэффициента Кронбах альфа, структурирование и систематизация информации, обобщение. Применение статистического и табличного метода представило возможность проанализировать реализацию крупного проекта БАКАД с помощью оценки участников, объемов финансирования частных инвесторов и Правительства Казахстана, видов распределения рисков. Для возможности статистического моделирования применялось анкетирование по методике «Лайкерта» в пределах измерения от 1 до 7 с помощью использования пакета программы «SmartPLS». Вместе с тем, для оценки уровня надежности и согласованности полученных данных нашел применение метод исчисления «Альфа Кронбаха».

Результаты и обсуждения

В рамках реализации этой программы «Нұрлы жол» был заключен первый ГЧП проект «Строительство автомобильного пропускного пункта «Нұр жолы». По этой же программе был подписан 1-ый концессионный договор в 2018г. [19]. Позже в октябре 2021г. был утвержден новый Национальный проект «Сильные регионы – драйвер развития страны», срок реализации 2021-2025 гг. Этот проект направлен на обеспечение равного доступа населения к базовым услугам, на улучшение жилья и транспортно-транзитного потенциала. Вместе с тем, по нашему мнению, при разработке Нацпроекта не в достаточной степени было осуществлено обсуждение с профессиональными специалистами и лицами из числа общественности. Например, здесь вызывает сомнение, что ресурсы с целью реализации положений национальных проектов в размере примерно 65% - будут изысканы на основе притока частных инвестиций. Надо иметь в виду, что на фоне сложной политической ситуации в мире, введения антироссийских санкций, неопределённости развития мировой экономики – ждать большого притока капитала в Казахстан не следует. Большие экономики мира сейчас находятся в ожидании из-за неустойчивости экономического развития, поэтому очень трудно представить, что Нацпроекты будут капитализированы за счет иностранных инвестиций.

К тому же, государственные чиновники предполагают взять ресурсы из средств Национального фонда для финансирования государственных проектов. Однако надо понимать, что безудержная трата резервных средств в условиях волатильности цен на нефть представляется достаточно опасным положением.

С целью проведения научного исследования об уровне развития и успешности реализации договоров и проектов ГЧП в Казахстане, а также основываясь на работах зарубежных авторов Robert, Chan (2017), Li, Hardcastle и др. (2005) нами было проведено онлайн и оффлайн анкетирование.

На основе нижеприведенных факторов (X - независимые переменные) были составлены вопросы анкеты для оценки успешности осуществления ГЧП контрактов (Y - зависимая переменная): эффективное управление и распределение рисками (X 1); результат встречи партнеров (X 2); тип, объем и направление проекта (X 3); соотношение цены, качественное исполнение и надежное сервисное обслуживание (X 4); адекватная стоимость проекта (X 5); соблюдение сроков исполнения проекта (X 6); удовлетворение потребности клиентов в общественном объекте/услуги (X 7); политическая поддержка (X 8); понимание и поддержка общества (X 9); прозрачные закупки и условия тендера (X 10); технические и организационные характеристики проекта (X 11); эффективное использование имеющихся ресурсов (X 12); взаимовыгодные отношения и партнерство участников (X 13); прибыльность и рентабельность проекта (X 14); положительное влияние на окружающую среду (X 15).

Анкета включала следующие вопросы: Какие виды ГЧП существуют сегодня в Казахстане и как они внедряются? Как вы оцениваете ситуацию с ГЧП в целом по Казахстану на сегодняшний день? С какими показателями рынок ГЧП завершил 2022 год? Как вы оцениваете ситуацию с ГЧП в Алматы на сегодняшний день? С какими показателями рынок ГЧП Алматы завершает год? Какая тенденция рынка инфраструктурных инвестиций наблюдается у нас в Казахстане, в том числе и в Алматы? В сравнении с показателями прошлых лет какая наблюдается динамика и с чем это связано? Какие проекты ГЧП на сегодняшний день реализуются в

Казахстане, в том числе в Алматы? Назовите и приведите примеры наиболее успешно реализуемых проектов ГЧП! Какие проекты больше всего пострадали? И что в целом сейчас ограничивает развитие ГЧП в постпандемийных условиях. В Казахстане есть случаи расторжения договоров государственно-частного партнерства. Какова основная причина? С какими проблемами чаще всего сталкиваются предприниматели по ГЧП? С какими проблемами чаще всего сталкиваются государственный партнер по ГЧП? Действует ли антикризисная программа поддержки ГЧП-проектов в Казахстане? Если есть, какие меры поддержки включает антикризисная программа поддержки ГЧП проектов. Как пандемия и ее последствия оказали влияние на запуск и реализацию проектов ГЧП? Как изменилась ситуация со снятием ограничений? Насколько эффективны запущенные в 2021 и 2022 годах меры господдержки создания инфраструктуры? В каких отраслях можно ожидать бума, а где, наоборот, недостает господдержки? Как на Ваш взгляд повлияла пандемия коронавируса на реализацию проектов ГЧП в Казахстане? Как Вы считаете, является ли оправданной мерой пролонгация сроков, предоставление отсрочки по исполнению обязательств со стороны бизнеса при реализации договоров ГЧП? Как, по Вашему мнению, является ли достаточно совершенной законодательная и нормативно-правовая базы, методология подготовки и экспертизы в области обеспечения проектов ГЧП в Казахстане? Как вы оцениваете успешность ГЧП проектов? Какие договорные условия (распределение рисков, строгое применение санкций и т.д.) влияют на успешность ГЧП? Какие реляционные условия (доверие, управление конфликтами и т.д.) влияют на успешность ГЧП? Какие пути решения вы предлагаете для повышения успешности ГЧП проектов?

В процессе проведенного анкетирования всего участвовали 139 участников, которые работают в секторе бизнеса, представители акиматов и госструктур, независимые специалисты в области ГЧП. С некоторыми участниками было проведено очное анкетирование, а остальным участникам была выслана анкета по электронной почте. Респонденты по статистическому ранжированию распределились следующим образом (таблица 1).

Таблица 1. Описательная статистика участников анкеты

Индикаторы	Ранжирование	Количество человек	%-ое отношение
Возраст	Всего	139	100%
	20-29	32	23%
	30-39	21	15%
	40-49	37	27%
	старше 50	49	35%
Пол	Всего	139	100%
	Женский	52	37%
	Мужской	87	63%
Участники бизнес сообщества	Всего	139	100%
		43	31%
Представители Акиматов и госструктур	Всего	139	100%
		38	27%
Независимые специалисты в области ГЧП	Всего	139	100%
		58	42%

Источник: составлено авторами на основе анкетирования

После проведения процесса анкетирования, нами все собранные статданные были отсортированы. Далее, используя прикладную программу «Smart PLS», был осуществлен анализ данных.

Для реализации моделирования в нашем исследовании была поставлена такая гипотеза: для благоприятного и успешного развития проектов ГЧП в РК наибольшее влияние оказывают такие показатели, как: прибыльность, качественное исполнение, цены, надежность обслуживание и соблюдение временных сроков. С помощью коэффициента Кронбах альфа, была осуществлена надежность методологии исследования приведенных показателей [20]. В частности, для уровня оценки надежности «(α)» сам Cronbach применял следующую установленную шкалу: $\alpha > 0,90$ – высокая, $\alpha > 0,80$ – достаточно хорошая, $\alpha > 0,70$ – вполне приемлемая, $\alpha > 0,60$ – очень сомнительная, $\alpha > 0,50$ – малопригодная, $\alpha < 0,50$ – низкая.

В таблице 2 приведены результаты анализа. Здесь, показатель Кронбах альфа всех независимых переменных составил более 0,72. Т.е., результаты показывают определенную надежность и достоверность всех переменных. Из всех приведенных показателей, самую высокую надежность показывают три переменные - соблюдение сроков исполнения, прибыльность и соотношение цены, качество и надежное сервисное обслуживание, которые демонстрируют Коэффициент альфа Кронбаха соответственно – 0.918, 0.905 и 0.901 (таблица 2).

Таблица 2. Коэффициент надежности альфа Кронбаха

Факторы (X)	Коэффициент альфа Кронбаха (Cronbach's Alpha)	Средняя дисперсия
1.	0,542	0,511
2.	0,621	0,569
3.	0,337	0,298
4.	0,904	0,901
5.	0,523	0,501
6.	0,924	0,918
7.	0,416	0,375
8.	0,338	0,302
9.	0,517	0,456
10.	0,392	0,332
11.	0,447	0,403
12.	0,628	0,577
13.	0,449	0,413
14.	0,912	0,905
15.	0,345	0,322

Источник: составлено авторами с помощью программы «Smart PLS»

Наши результаты соответствуют категории « $\alpha > 0,90$ – высокая», что представляется индикатором отличной внутренней согласованности. Теперь приведем значимость полученных результатов (p value), данные в таблице 3.

Таблица 3. Статистическая значимость полученной модели (p value)

факторы (X)	Наличие связи независимых (X) с зависимой переменной (Y)	p value
1.	Переменная X 1 → Переменная (Y)	0,461
2.	Переменная X 2 → Переменная (Y)	0,432
3.	Переменная X 3 → Переменная (Y)	0,773
4.	Переменная X 4 → Переменная (Y)	0,073
5.	Переменная X 5 → Переменная (Y)	0,497
6.	Переменная X 6 → Переменная (Y)	0,092
7.	Переменная X 7 → Переменная (Y)	0,654
8.	Переменная X 8 → Переменная (Y)	0,679
9.	Переменная X 9 → Переменная (Y)	0,652
10.	Переменная X 10 → Переменная (Y)	0,773
11.	Переменная X 11 → Переменная (Y)	0,668
12.	Переменная X 12 → Переменная (Y)	0,485
13.	Переменная X 13 → Переменная (Y)	0,621

факторы (X)	Наличие связи независимых (X) с зависимой переменной (Y)	p value
14.	Переменная X 14 → Переменная (Y)	0,084
15.	Переменная X 15 → Переменная (Y)	0,791

Источник: составлено авторами на основе данных программы «Smart PLS»

Из данных таблицы видно, что три показателя: соотношение цены, качественное исполнение и надежное сервисное обслуживание (X4) - 0,073; соблюдение сроков исполнения проекта (X6) 0,092 и прибыльность и рентабельность проекта (X14) - 0,084 – демонстрируют положительный результат. Это значит, что индикаторы (X4), (X6) и (X14) - оказывают наибольшее воздействие на успешность развития ГЧП проектов в нашей республике.

А теперь на основе сводки полученных ответов анкетирования определим угрозы, проблемы и перспективы организации контрактов ГЧП у нас в стране.

В частности, участники анкетирования выделили такие основные проблемы при осуществлении договоров ГЧП: субъективное прохождение экспертизы, срывы сроков, бюрократия, непрозрачная тарифная политика, непоследовательность принятия решений и пр. Так, респонденты отметили такие ключевые критерии успешности продвижения проектов ГЧП в нашей республике: полезность для общества, конкретные условия окупаемости проекта, реальная стоимость, поддержание сроков исполнения контрактов и договоров, рентабельность и конечная результативность и т.д. (рисунок 1).

Оценка осуществления проектов ГЧП на 01.01.2023 показывает, что по всей республике было заключено 1 055 договоров на сумму 1 804 млрд. тенге, а еще на этапе планирования находятся 189 проектов на сумму 712 млрд. тенге. Из 1 055 заключенных договоров 13 – республиканские проекты на сумму 920 млрд. тенге, оставшиеся 1 042 договора – местные проекты на сумму 884 млрд. тенге. Стоит отметить, что, именно проекты сферы транспорта являются масштабными, стоимость проектов этого сектора составляет 288,070 млн. тенге.

В ходе исследования определено, что финансирование инвестиционных проектов откладывается из-за недостатка бюджетных средств. В частности, из-за неопределенности поток иностранных инвестиций значительно упал в 2020г. К примеру, за последние годы дефицит республиканского бюджета был утвержден в 2020г. в объеме 2185,3 млрд. тенге, в 2021г. - 2603,3 млрд. тенге и увеличен на 6% составив 2759,7 млрд. тенге, в 2022г. - 2 978 млрд. тенге.

Отмеченные выше работы Robert, Chan и др. (2017) Li, Hardcastle и др. (2005), делают фокус исследования на модернизации инфраструктуры государства. Стоит подчеркнуть, что отечественные инвесторы с учетом финансирования со стороны зарубежных партнеров и государственной поддержки имеют значительную долгосрочную выгоду благодаря проектам ГЧП в строительстве транспортной инфраструктуры.

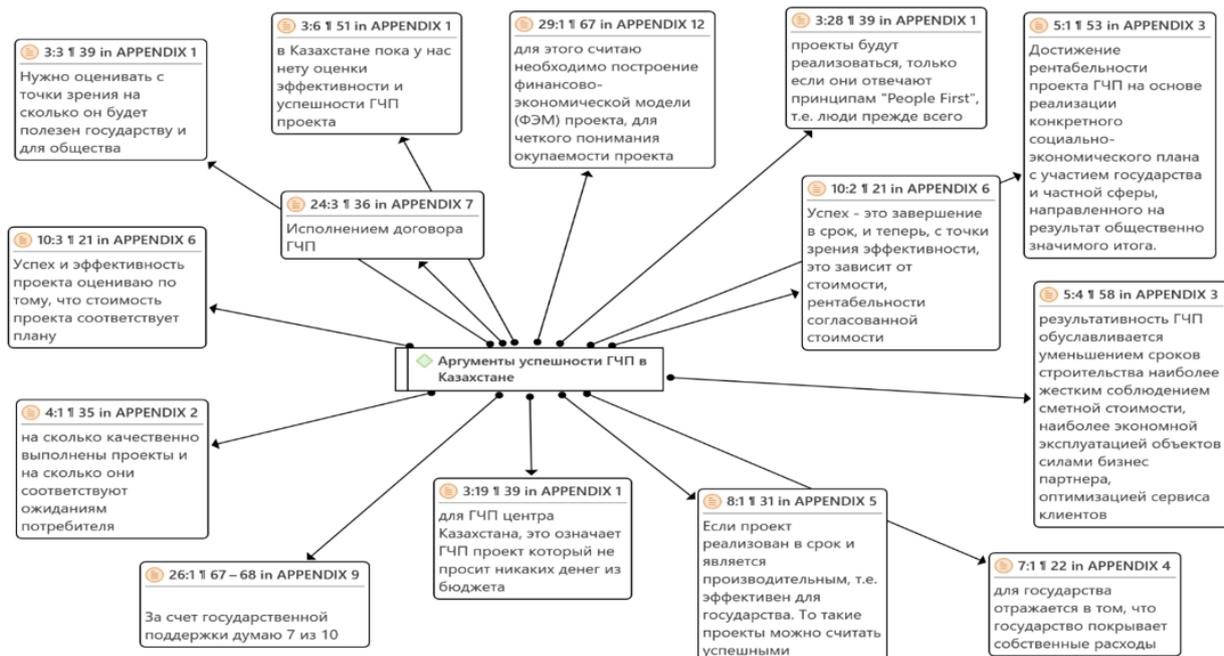


Рисунок 1. Аргументы успешности ГЧП в Казахстане
 Источник: составлено самостоятельно авторами на основе анкетирования

Обязательства государства по данным проектам составляют 621 млрд. тенге из общей суммы 703 млрд. тенге гособязательств по проектам ГЧП [21].

Сумма инвестиций на проекты в транспорте составила 613,3 млн. долл. США (таблица 4). Из них 2 проекта республиканского уровня на сумму 610 млн долл. США и 9 проектов регионального значения на сумму 3,3 млн долл. США.

Таблица 4. Проекты в транспортном секторе РК

Дорожные проекты	Количество проектов	Стоимость проектов, млн тенге	Стоимость проектов, млн долл. США
Республиканского значения	2	286,499	610
Регионального значения	9	1,571	3,3
Всего	11	288,070	613,3

Источник: составлено авторами на основе источника [22]

С целью практического анализа механизма функционирования ГЧП в нашей республике проведем экономическую оценку реализации крупного инвестиционного проекта «БАКАД». Население Алматы уже с начала 2000-х гг. начало резко расти. Из-за роста населения, владельцев личных автомобилей и транзитного транспорта увеличилось число пробок по городу. Каждый день в город въезжает более 200 тыс. автомобилей. В часы пик они ухудшают движение, люди часами стоят на пробках. Все это пагубно отражается на здоровье людей. При этом, 35-40 процентов въезжающего транспорта – представляется транзитным из разных городов и областей Казахстана.

Ежедневный объем транспортных средств Алматы составляет 700 тысяч, из них городских – 470, въезжающих – 230 тыс. машин, что приводит к излишней нагрузке на транспортную инфраструктуру, заторам, загрязнению среды [23].

Все эти социальные и экономические условия побудили Правительство РК принять решение о строительстве инфраструктурного проекта БАКАД. Проект является крупным инвестиционным концессионным проектом не только за всю историю независимости, а также крупным международным инфраструктурным проектом по дорожному строительству в области ГЧП в Центральной Азии. Строительство проекта БАКАД поможет реализовать приоритет национального проекта «Стратегия – 2030». В число приоритетных направлений развития Казахстана входит разработка и строительство международных транспортных маршрутов Западная Европа-Западный Китай, Ташкент-Шымкент-Тараз-Бишкек-Алматы-Хоргос и Алматы-Астана-Петропавловск.

Перенаправление потока автомобилей из центральных районов мегаполиса на автомагистраль положительно повлияет не только на передвижение населения внутри города и сократит транспортную нагрузку на уличную сеть Алматы, так и на снижение загрязняющих выбросов и шумовой нагрузки в мегаполисе. В 2007г. начался отвод необходимых участков земли для нового строительства дороги. В 2011г. процесс был приостановлен и заново возобновился в 2013г. и длился до 2016г. Одной из причин задержки финансового закрытия проекта БАКАД была определенная правовая и организационная путаница. Так, согласно закону о концессиях 2006г. на выступление и заключение договора концессии от имени концедента имеют право только уполномоченные государственные органы. Но это противоречило законодательству Казахстана, т.к. государственные органы, выступающие в качестве концедента не являются субъектами гражданского права и не имеют активов, значит не могут вступать в гражданские юридические соглашения [25].

Другая веская причина приостановки реализации проекта БАКАД заключалась в переходе с августа 2015г. на уровень плавающего обменного курса. В связи с этим, в августе 2015г. стоимость американской валюты превысила 255 тенге за 1\$, а в декабре - 322 тенге за 1\$.

В 2018г. было подписано концессионное соглашение между сторонами Alsim Alarko, Makyol Insaat, SK E&C и Korea Expressway Construction, образовавшими «Консорциум». Время соглашения составляет не менее 20 лет, из которых 50 месяцев отведены для строительства, а оставшиеся 190 месяцев для периода эксплуатации. В июне 2018г. Консорциум учредил компанию - ТОО «БАКАД Инвестиции и Операции», обязанная содержать дорогу 15 лет.

Строительство БАКАД началось в мае 2019г. и планируемый конец строительства середина 2023г. Ожидается, что к 2038г. величина перевозимых грузов, увеличится до 87% и примерно будет равна 35,9 млн. тонн. В итоге снижения времени в пути ожидается снижение цены автомобильных перевозок, что и будет экономическим эффектом реализации проекта БАКАД. Стоимость проекта БАКАД - 743 млн. долл. Собственное участие концессионеров – турецко-корейского Консорциума составляет – 160 млн. долл. США. Другая часть – это

кредитные средства частных сторон – Европейского банка реконструкции и развития (ЕБРР), Евразийского Банка Развития (ЕАБР), Исламского банка развития (ИБР). Сумма заемных средств: 585 млн. долл. США.

При распределении рисков каждой стороне участников ГЧП следует дать возможность выбора риска с учетом возможности хорошо им управлять. В ходе проведенного исследования выявлены следующие замечания по реализации проекта БАКАД: не проработанность вопроса о выделении участков земли, в связи с этим возникают споры среди населения и уполномоченными органами; не точные расчеты в технической документации, что приводит к изменениям в схемах проезда; потенциальные риски для безопасности, связанные с использованием бетонного покрытия; низкий уровень надежности и пр.

■ Заключение

Проведенная экономическая оценка организации ГЧП в Казахстане позволила сделать следующие выводы.

Сегодня транспортная инфраструктура остро нуждается во вложении средств бизнеса, объем госсредств недостаточен для развития инфраструктуры.

Строительство автомобильных коридоров представит экономические стимулы для создания рабочих мест и подъему экономики на пути достижений целей Национального плана развития до 2025г., которые должны обеспечить стабильный рост доходов и поднять уровень качества жизни.

Важными критериями успеха проектов ГЧП представляются: рентабельный процесс закупок, обратная связь от пользователей, объем бюджетных средств на строительство новой транспортной инфраструктуры.

В работе проведен анализ строительства транспортных проектов на примере оценки инвестиционного проекта «БАКАД» вокруг г. Алматы.

К проблемам формирования механизма ГЧП в РК относятся: организация инфраструктурных проектов постоянно откладывается в связи с дефицитом бюджетных средств; наблюдается медленный прогресс в осуществлении процесса ГЧП с позиции привлечения зарубежного капитала; имеет место определенное количество проблемных проектов ГЧП из-за несоблюдения сроков, недостатка и несвоевременного выделения материальных ресурсов, а также и превышения выделенных финансовых ресурсов; Правительство и бизнес обеспечивают важное понимание эффективных способов стимулирования проектов ГЧП для общества. Однако, еще существует неосведомленность общества о распределении бюджетных средств, некоторых региональных программах и определенных мер поддержки со стороны государства.

На основе исследования, считаем, к рекомендациям по соблюдению критериев успеха проектов ГЧП в транспортной сфере следует отнести: учитывая ограниченность госбюджета, надо добиваться соотношения «цены-качество» в сфере транспортных проектов; необходимо изучение инициатив частного и государственного финансирования для строительства транспортной инфраструктуры; надо совершенствовать транспортный менеджмент и технико-экономический инжиниринг; предоставлять стимулы и льготы для привлечения внутренних и зарубежных частных инвесторов с целью содействия приоритетных направлений для удовлетворения запросов общества; добиваться эффективности и целевого использования госсредств; обеспечить высокое качество оказываемых транспортных услуг населению и предпринимателям.

Следовательно, выводы способствуют разумному применению приведенных критериев в признательности контрагентов, удовлетворению общественных запросов клиентов, взаимовыгодной пользе заинтересованных сторон для оценки успешности транспортных проектов ГЧП в Казахстане.

REFERENCES:

1. International Finance Corporation. IFC Annual Report 2022: Stepping Up in a Time of Uncertainty. – Washington, 2022, DC. – 80 p.
2. Политика повышения энергоэффективности: передовой опыт / Printed at United Nations, Geneva. – 1731727 (R). – March 2018. Электронный ресурс. – URL: https://unesc.org/DAM/energy/se/pdfs/geee/pub/ECE_ENERGY_100_Rev.1_R.pdf (дата обращения: 18.11.2022).
3. К.Токаев: Дороги в стране плохие, даже дорога в Акорду / Международное информационное агентство «KazInform». Электронный ресурс. – URL: <https://inforburo.kz/amp/novosti/tokaev-dorogi-v-strane-plochie-daze-doroga-v-akordu> (дата обращения: 28.12.2022).
4. Об утверждении Национального плана развития РК до 2025 года и признании утратившими силу некоторых указов Президента Республики Казахстан / Указ Президента РК №521. - Нур-Султан, Акорда. - 26.02 2021
5. Dansoh, A., Frimpong, S., Ampratwum, G., Dennis Oppong G. & Osei-Kyei, R. (2020). Exploring the role of traditional authorities in managing the public as stakeholders on PPP projects: a case study // International Journal of Construction Management, 1, 628-641.
6. Sar, B.E. (2022). PPP Understanding Public-Private Partnership. 10.13140/RG.2.2.15591.93607.
7. Robert O.-K., Chan, A. Javed, A., Effah, E. (2017). Critical Success Criteria for Public-Private Partnership Projects: International Experts' Opinion. International Journal of Strategic Property Management 21(1). 87-100.
8. Hardcastle, C., Edwards, P.J., Akintoye, A., Li, B. (2005). Critical success factors for PPP/PFI projects in the UK construction industry: a factor analysis (2005). Construction Management and Economics 23(5):459-471. DOI: 10.1080/01446190500041537.
9. Castelblanco, G., Guevara, J. (2020). Risk allocation in PPP unsolicited and solicited proposals in Latin America: Pilot study in Colombia // Construction Research Congress 2020: Project Management and Controls, Materials, and Contracts // Reston, VA: American Society of Civil Engineers, 1321-1329.

10. Карташов К.Н. Государственно-частное партнёрство в современном Казахстане / Молодой ученый. – № 16 (306). – 2020. – С. 239-243.
11. Castelblanco, G., Guevara, J., & Salazar, J. (2022). Remedies to the PPP crisis in the COVID-19 pandemic: Lessons from the 2008 global financial crisis // *Journal of Management in Engineering*, 38(3), 04022017.
12. Baxter, D., & Casady, C. B. (2020). A coronavirus (COVID-19) triage framework for (sub) national public-private partnership (PPP) programs // *Sustainability*, 12(13), 5253.
13. Kudrarkar, S.G., 2020. Resetting PPP in Infrastructure Model in India Post-COVID-19 Pandemic // *The Indian Economic Journal*, 68(3), 365-382.
14. Wang, H., Chen, B., & Koppenjan, J. (2022). A refined experimentalist governance approach to incremental policy change: The case of process-tracing China's central government infrastructure PPP policies between 1988 and 2017 // *Journal of Chinese Governance*, 7(1), 27-51.
15. Ma, L. et al. (2019). A holistic review of public-private partnership literature published between 2008 and 2018 // *Advances in Civil Engineering*, 8, 1-18.
16. Смагулова, Ш.А., Абдулина, Б.А., Шамишева, Н.К., Хасенова, К.Е. Анализ управления и организации ГЧП в Казахстане // *Вестник КазУЭФимТ.* - №4(49). – 2022. – С. 303-311.
17. Wang, H., Liu, Y., Xiong, W., & Zhu, D. (2019). Government support programs and private investments in PPP markets. *International Public Management Journal*, 22(3), 499-523.
18. Смагулова, Ш. А., Саурамбекова, Ж.М., Абдулина, Б.А. Развитие государственно-частного партнерства в Казахстане как фактор экономического роста // «Правовая система и государственное управление Независимого Казахстана: уроки, вызовы и перспективы»: Материалы международной научно-практической конференции, посвященной 30-летию Независимости Республики Казахстан – Алматы: НАО «Университет Нархоз». – Алматы, 2022. – С.238-248.
19. Итоги программы «Нұрлы жол» за пять лет: появление платных дорог, новые рабочие места, рост грузоперевозок. Электронный ресурс. – URL: <https://primeminister.kz/ru/news/reviews/itogi-programmy-nurly-zhol-za-pyat-let-poyavlenie-platnyh-dorog-novyie-rabochie-mesta-rost-gruzoperevozok-2133112> (дата обращения: 20 февраля, 2023).
20. Cronbach, L. J. (1951). Coefficient alpha and the internal structure of tests. *Psychometrika*, 16, 297–334.
21. Kazakhstan Public-Private Partnership Center. PPP Project Database. Электронный ресурс. – URL: <http://www.kzppp.kz/projects> (дата обращения: January 20, 2023).
22. Национальная палата предпринимателей РК «Атамекен». Государственно-частное партнерство. Электронный ресурс. – URL: <https://atameken.kz/ru/pages/566-gosudarstvenno-chastnoe-partnerstvo> (дата обращения: 13 января, 2023).
23. Программа развития города Алматы до 2025 года и среднесрочные перспективы до 2030 года. – Алматы, 2022. – 273 с.
24. Проект БАКАД. Отчет об оценке воздействия на окружающую среду и социальную сферу. Том II. Редакция 7-2019 г. Электронный ресурс. – URL: <http://bakad.com.kz/uploads/2019/08> (дата обращения: 18.11.2022).
25. Chikanayev, S. (2021). Public-Private Partnerships in Kazakhstan: Evolution of the Government Policy and Reality of PPP Deployment // *Kazakhstan's Developmental Journey*. – Palgrave Macmillan, Singapore, 153 -180.
26. EBRD-supported BAKAD project in Kazakhstan reaches financial close /Официальный сайт Европейского банка реконструкции и развития. Электронный ресурс. – URL: <https://www.ebrd.com/news/2020/ebirdsupported-bakad-project-in-kazakhstan-reaches-finacial-close.html> (дата обращения: 18.11.2022).

REFERENCES:

1. International Finance Corporation. IFC Annual Report 2022: Stepping Up in a Time of Uncertainty. – Washington, 2022, DC. – 80 p.
2. Politika povysheniya energoeffektivnosti: peredovoy opyt / Printed at United Nations, Geneva. – 1731727 (R). – March 2018. Elektronnyj resurs. – URL: https://unece.org/DAM/energy/se/pdfs/geee/pub/ECE_ENERGY_100_Rev.1_R.pdf (data obrashcheniya: 18.11.2022).
3. K.Tokaev: Dorogi v strane plohie, dazhe doroga v Akordu / Mezhdunarodnoe informacionnoe agentstvo «KazInform». Elektronnyj resurs. – URL: <https://informburo.kz/amp/novosti/tokaev-dorogi-v-strane-ploxie-daze-doroga-v-akordu> (data obrashcheniya: 28.12.2022).
4. Ma, L. et al. (2019). A holistic review of public-private partnership literature published between 2008 and 2018 // *Advances in Civil Engineering*, 8, 1-18.
5. Ob utverzhdenii Nacional'nogo plana razvitiya RK do 2025 goda i priznanii utrativshimi silu nekotoryh ukazov Prezidenta Respubliki Kazakhstan / Ukaz Prezidenta RK №521. - Nur-Sultan, Akorda. - 26.02 2021
6. Dansoh, A., Frimpong, S., Ampratwum, G., Dennis Oppong G. & Osei-Kyei, R. (2020). Exploring the role of traditional authorities in managing the public as stakeholders on PPP projects: a case study // *International Journal of Construction Management*, 1, 628-641.
7. Sar, B.E. (2022). PPP Understanding Public-Private Partnership. 10.13140/RG.2.2.15591.93607.
8. Robert O.K., Chan, A. Javed, A., Effah, E. (2017). Critical Success Criteria for Public-Private Partnership Projects: International Experts' Opinion. *International Journal of Strategic Property Management* 21(1). 87-100.
9. Hardcastle, C., Edwards, P.J., Akintoye, A., Li, B. (2005). Critical success factors for PPP/PFI projects in the UK construction industry: a factor analysis (2005). *Construction Management and Economics* 23(5):459-471. DOI: 10.1080/01446190500041537.
10. Castelblanco, G., Guevara, J. (2020). Risk allocation in PPP unsolicited and solicited proposals in Latin America: Pilot study in Colombia // *Construction Research Congress 2020: Project Management and Controls, Materials, and Contracts* // Reston, VA: American Society of Civil Engineers, 1321-1329.
11. Kartashov K.N. Gosudarstvenno-chastnoe partnyorstvo v sovremennom Kazahstane / Molodoy uchenyj. – № 16 (306). – 2020. – С. 239-243.
12. Castelblanco, G., Guevara, J., & Salazar, J. (2022). Remedies to the PPP crisis in the COVID-19 pandemic: Lessons from the 2008 global financial crisis // *Journal of Management in Engineering*, 38(3), 04022017.
13. Baxter, D., & Casady, C. B. (2020). A coronavirus (COVID-19) triage framework for (sub) national public-private partnership (PPP) programs // *Sustainability*, 12(13), 5253.

13. Kudtarkar, S.G., 2020. Resetting PPP in Infrastructure Model in India Post-COVID-19 Pandemic // The Indian Economic Journal, 68(3), 365-382.
14. Wang, H., Chen, B., & Koppenjan, J. (2022). A refined experimentalist governance approach to incremental policy change: The case of process-tracing China's central government infrastructure PPP policies between 1988 and 2017 // Journal of Chinese Governance, 7(1), 27-51.
15. Ma, L. et al. (2019). A holistic review of public-private partnership literature published between 2008 and 2018 // Advances in Civil Engineering, 8, 1-18.
16. Smagulova, S.H.A., Abdulina, B.A., SHamisheva, N.K., Hasenova, K.E. Analiz upravleniya i organizatsii GCHP v Kazahstane // Vestnik KazUEFiMT. - №4(49). – 2022. – S. 303-311.
17. Wang, H., Liu, Y., Xiong, W., & Zhu, D. (2019). Government support programs and private investments in PPP markets. International Public Management Journal, 22(3), 499-523.
18. Smagulova, S.H. A., Saurambekova, Z.H.M., Abdulina, B.A. Razvitie gosudarstvenno-chastnogo partnerstva v Kazahstane kak faktor ekonomicheskogo rosta // «Pravovaya sistema i gosudarstvennoe upravlenie Nezavisimogo Kazahstana: uroki, vyzovy i perspektivy»: Materialy mezhdunarodnoj nauchno-prakticheskoy konferencii, posvyashchennoj 30-letiyu Nezavisimosti Respubliki Kazahstan – Almaty: NAO «Universitet Narhoz». – Almaty, 2022. – S.238-248.
19. Itogi programmy «Nurly zhol» za pyat' let: poyavlenie platnyh dorog, novye rabochie mesta, rost gruzoperevozok. Elektronnyj resurs. – URL: <https://primeminister.kz/ru/news/reviews/itogi-programmy-nurly-zhol-za-pyat-let-poyavlenie-platnyh-dorog-novye-rabochie-mesta-rost-gruzoperevozok-2133112> (data obrashcheniya: 20 fevralya, 2023).
20. Cronbach, L. J. (1951). Coefficient alpha and the internal structure of tests. Psychometrika, 16, 297–334.
21. Kazakhstan Public-Private Partnership Center. PPP Project Database. Электронный ресурс. – URL: <http://www.kzppp.kz/projects> (дата обращения: January 20, 2023).
22. Nacional'naya palata predprinimatelej RK «Atameken». Gosudarstvenno-chastnoe partnerstvo. Elektronnyj resurs. – URL: <https://atameken.kz/ru/pages/566-gosudarstvenno-chastnoe-partnerstvo> (data obrashcheniya: 13 yanvarya, 2023).
23. Programma razvitiya goroda Almaty do 2025 goda i srednesrochnye perspektivy do 2030 goda. – Almaty, 2022. – 273 s.
24. Proekt BAKAD. Otchet ob ocenke vozdejstviya na okruzhayushchuyu sredu i social'nyuyu sferu. Tom II. Redakciya 7-2019 g. Elektronnyj resurs. – URL: <http://bakad.com.kz/uploads/2019/08> (data obrashcheniya: 18.11.2022).
25. Chikanayev, S. (2021). Public-Private Partnerships in Kazakhstan: Evolution of the Government Policy and Reality of PPP Deployment // Kazakhstan's Developmental Journey. – Palgrave Macmillan, Singapore, 153 -180.
26. EBRD-supported BAKAD project in Kazakhstan reaches financial close / Oficial'nyj sajt Evropejskogo banka rekonstrukcii i razvitiya. Elektronnyj resurs. – URL: <https://www.ebrd.com/news/2020/ebirdsupported-bakad-project-in-kazakhstan-reaches-finacial-close-html> (data obrashcheniya: 18.11.2022).

DEVELOPMENT OF PUBLIC-PRIVATE PARTNERSHIP IN CREATING THE TRANSPORT INFRASTRUCTURE OF KAZAKHSTAN

S.A. Smagulova*

Doctor of Economic Sciences, Professor
Kenzhegali Sagadiyev University of International
Business
Almaty, Republic of Kazakhstan
E-mail: shsmagulova@mail.ru
ORCID: 0000-0001-5485-4018

B.A. Abdulina

Doctoral student of the EP «State and local
administration»
Narxoz University
Almaty, Kazakhstan
E-mail: bayan.abdulina@narxoz.kz
ORCID: 0000-0001-5789-7670

T.S. Sarzhanov

Doctor of Technical Sciences, Professor
International University of Transport and
Humanities
Almaty, Republic of Kazakhstan
E-mail: taizhan.s@mail.ru
ORCID: 0000-0003-0923-2601

S.T. Zhakupova

Candidate of Economic Sciences,
Associate Professor
Kenzhegali Sagadiyev University of
International Business
Almaty, Republic of Kazakhstan
E-mail: aityar1969@gmail.com
ORCID: 0000-0001-9072-6283

Abstract: This study examines aspects of infrastructure development in the transport sector of Kazakhstan based on the PPP mechanism. A practical example of a PPP project for the construction of the «Big Almaty Ring Road (BAKAD)» was chosen as the object of study. The work carried out a critical review of the literature and features of PPP in the transport sector. The following main results of the study were achieved - the dynamics of the organization of the conclusion of PPP agreements was carried out, modeling of the success of the implementation of PPP contracts in Kazakhstan was implemented, the significant role of the implementation of PPP projects in the transport sector was shown, the importance of the construction of the BAKAD infrastructure project was substantiated, financial and economic aspects were analyzed and the project risks of the BAKAD implementation in conditions of geopolitical and economic instability were identified, problems were identified and conclusions were drawn, as well as

proposals were made for the development of PPP in the transport sector of Kazakhstan through the implementation of infrastructure projects. Conclusions are presented at the end, where obstacles and recommendations for the development of the form of PPP contracts in Kazakhstan are noted. This work is based on the methodology of: observation, evaluation of time series, statistics, logic, Cronbach alpha, systemic and complex analysis. The purpose of the study is to analyze and modeling the state of the PPP mechanism and provide recommendations for improving the development of the transport industry through the implementation of the BAKAD infrastructure project in the region of Kazakhstan.

Keywords: PPP, government projects, transport infrastructure, BAKAD, transport projects.

ҚАЗАҚСТАННЫҢ КӨЛІК ИНФРАҚҰРЫЛЫМЫН ҚҰРУДА МЕМЛЕКЕТТІК-ЖЕКЕМЕНІК ӘРІПТЕСТІКТІ ДАМУ

Ш.А. Смағұлова*

Экономика ғылымдарының докторы, профессор
Кенжеғали Сағадиев атындағы Халықаралық бизнес университеті
Алматы, Қазақстан Республикасы
E-mail: shsmagulova@mail.ru
ORCID: 0000-0001-5485-4018

Б.А. Абдулина

«Мемлекеттік басқару» бағдарламасының докторанты
ҚЕАК «Narхоз университеті»
Алматы, Қазақстан Республикасы
E-mail: bayan.abdulina@narхоз.kz
ORCID: 0000-0001-5789-7670

Т.С. Саржанов

т.ғ.д., профессор
Халықаралық көлік және гуманитарлық университеті
Алматы, Қазақстан Республикасы
E-mail: taizhan.s@mail.ru
ORCID: 0000-0003-0923-2601

С.Т. Жакупова

э.ғ.к., доцент
Кенжеғали Сағадиев атындағы Халықаралық бизнес университеті
Алматы, Қазақстан Республикасы
E-mail: aityar1969@gmail.com
ORCID: 0000-0001-9072-6283

Аңдатпа: Бұл зерттеу МЖӘ механизмі негізінде Қазақстанның көлік секторындағы инфрақұрылымды дамыту аспектілерін қарастырады. Зерттеу нысаны ретінде «Үлкен Алматы айналма жолы (БАҚАД)» құрылысы бойынша МЖӘ жобасының тәжірибелік үлгісі таңдалды. Жұмыста көлік секторындағы МЖӘ әдебиеті мен ерекшеліктеріне сыни шолу жасалды. Зерттеудің келесі негізгі нәтижелеріне қол жеткізілді – МЖӘ келісімдерін жасауды ұйымдастыру динамикасы жүзеге асырылды, Қазақстанда МЖӘ келісім-шарттарын іске асырудың сәттілігін модельдеу жүзеге асырылды, көлік секторында МЖӘ жобаларын іске асырудың маңызды рөлі көрсетілді, ВАКАД инфрақұрылымын салудың маңыздылығы көрсетілді, жоба негізделді, қаржылық-экономикалық аспектілері талданды және геосаяси және экономикалық тұрақсыздық жағдайында БАКАД жүзеге асырудың жобалық тәуекелдері анықталды, ВАКАД жобасының SWOT талдауы жүзеге асырылды, проблемалар анықталды және қорытындылар жасалды, сондай-ақ ұсыныстар жасалды, инфрақұрылымдық жобаларды іске асыру арқылы Қазақстанның көлік секторында МЖӘ дамыту үшін жасалған. Қорытындылар соңында Қазақстандағы МЖӘ келісім-шарттар нысанын әзірлеу бойынша кедергілер мен ұсыныстар көрсетілген. Бұл жұмыс бақылау әдістемесіне, уақыттық қатарларды бағалауға, статистикаға, логикаға, Кронбах альфасы, жүйелік, кешенді және SWOT талдауға негізделген. Зерттеудің мақсаты – МЖӘ тетігінің жай-күйін талдау және модельдеу және Қазақстанда ВАКАД инфрақұрылымдық жобасын іске асыру арқылы көлік саласын дамытуды жақсарту бойынша ұсыныстар беру.

Түйін сөздер: МЖӘ, мемлекеттік жобалар, көлік инфрақұрылымы, БАКАД, көлік жобалары.