

МРНТИ 06.39.31
УДК 338.24
JEL E17, F68, H11

<https://doi.org/10.46914/1562-2959-2023-1-3-170-183>

Ш.А. СМАГУЛОВА,*¹

д.э.н., профессор.

*e-mail: shsmagulova@mail.ru

ORCID ID: 0000-0001-5485-4018

Б.А. АБДУЛИНА,²

докторант.

e-mail: bayan.abdulina@narxoz.kz

ORCID ID: 0000-0001-5789-7670

М.Д. САЙЫМОВА,³

PhD, профессор.

e-mail: 77mika-07@mail.ru

ORCID ID: 0000-0003-4089-1744

Ж. БАБАЖАНОВА,⁴

к.э.н., профессор.

e-mail: babazhanova_zh@mail.ru

ORCID ID: 0000-0001-5414-135X

¹Университет международного
бизнеса им. Кенжегали Сагадиева,

г. Алматы, Казахстан

²Университет Нархоз,

г. Алматы, Казахстан

³Актюбинский региональный
университет им. К. Жубанова,

г. Актобе, Казахстан

⁴Казахская национальная
академия хореографии,

г. Астана, Казахстан

ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОГО ПАРТНЕРСТВА КАЗАХСТАНА

Аннотация

Зарубежная практика выделяет форму государственно-частного партнерства как наиболее результативное взаимовыгодное сотрудничество власти и бизнеса для стимулирования роста национального хозяйства. Цель – осуществить экономический анализ, вскрыть проблемы и представить перспективы развития государственно-частного партнерства в условиях неопределенности и мировой рецессии. Научно-практическая значимость статьи базируется на критическом исследовании зарубежных первоисточников по анализу договоров ГЧП в экономике развитых стран и экономико-статистической оценке реализации проектов ГЧП в отраслевом разрезе секторов Казахстана. В данном исследовании были использованы методы: обзор библиографии, статистики, логистики, SWOT-анализа. В работе получены результаты и общие выводы исследования – рассмотрен опыт передовых стран по оптимизации расходов, доли государственного участия, значения институционального дизайна в части успешного осуществления проектов ГЧП; обоснована целесообразность развития формы ГЧП в условиях совместного решения бизнеса и государства по аспектам строительства инфраструктурных и туристских объектов; проанализировано осуществление практического проекта ГЧП «БАКАД» в транспортной сфере; реализован SWOT-анализ проекта БАКАД; проведено исследование уровня оказания санаторно-курортных услуг; показано функционирование проекта в области туризма на примере проекта в Южном регионе; выделено, что существуют проблемы исполнения контрактов ГЧП в части снижения притока зарубежных инвестиций, недостатка финансирования и господдержки, низкой информированности и цифровизации турпакетов; представлены перспективы деятельности ГЧП-проектов в Казахстане. Ценность

проведенного исследования выражена в реализации научно-практической работы и предложении рекомендаций по совершенствованию формирования проектов ГЧП в кризисных условиях.

Ключевые слова: экономика, государственно-частное партнерство, проекты, транспортная инфраструктура, туризм, туристские услуги, управление.

Введение

Развитие государственного управления является сложным, многоцелевым и многокомпонентным процессом в экономике страны. В настоящее время применяются разные методы, инструменты, принципы и механизмы для его поддержки. Одним из таких оптимальных механизмов, по нашему мнению, представляется форма ГЧП.

По прогнозам компании «TheCityUK», до 2030 г. общие затраты в мире на организацию инфраструктуры ориентировочно равны 50 трлн долл. США. Вместе с тем важное внимание уделяется здесь участию ГЧП-проектов [1].

Для Казахстана практически в каждом регионе остро стоит вопрос создания расширенной инфраструктуры с целью продвижения государственно-частного партнерства (ГЧП). Учитывая большую, не имеющую выхода к морю и малонаселенную территорию страны, организация эффективной транспортной инфраструктуры и туристских услуг представляется ключевым направлением экономики приоритетов Национального плана развития РК (2021) [2]. К тому же в Казахстане разработаны в 2021 г. Национальные проекты для развития транспортной и туристской инфраструктуры с использованием передовых технологий. В частности, Нацпроект «Сильные регионы – драйвер развития страны» ориентирован на формирование безопасной среды населения [3] на основе строительства транспортного и модернизации туристского потенциала страны.

В отчете Индекс развития путешествий и туризма ВЭФ за 2021 г. Республика Казахстан находится на 66-м месте (всего обследовано 117 стран). Это на 14 пунктов выше по отношению к уровню 2019 г., когда страна занимала 80-е место. Так, «Диснейленд в Париже» (Франция), объекты туризма в ЮАР и др. представляются лидерами социальных проектов совместного участия ГЧП в мире. Государство в рамках строительства данных проектов распределяет земельные льготы, налоговые каникулы, субсидии на приобретение инновационных технологий. Такие проекты расширяют туризм, способствуют привлечению капитала, развивают культурный досуг, создают дополнительные рабочие места в странах.

Сегодня в нашей стране еще мало успешного опыта внедрения проектов и договоров ГЧП. Поэтому совершенствование механизма ГЧП, особенно это важно в постпандемийных условиях экономической нестабильности и высокой инфляции, имеет огромную значимость для формирования транспортной инфраструктуры и организации туризма Казахстана. В республике не хватает собственных государственных ресурсов для решения вопросов транспортного строительства и развития туроператоров. Нехватка бюджетных средств сложилась от сырьевых шоков, ценовой нестабильности, долговых кризисов. Все это связано также с падением нефтяных котировок и ослаблением национальной валюты. В этой связи партнерство бизнеса и Правительства представляется эффективным методом стимулирования экономического развития секторов национального хозяйства.

К тому же основной причиной роста дефицита бюджета за последние три года явилась пандемия COVID-19 и ее последствия в виде экономического кризиса и мировой неопределенности. Также важными проблемами в управлении проектами ГЧП являются низкий уровень цифровизации логистики, неадекватная ценовая политика на транспортные и туристские услуги, недостаточный приток зарубежных инвестиций, слабое участие внутреннего бизнеса, нехватка инновационных технологий в модернизации промышленной инфраструктуры и пр.

Следовательно, актуальность темы и практическая значимость направлены на решение вопросов по эффективному использованию формы ГЧП. Это может оказать положительное влияние на улучшение качества состояния всех видов дорог, снижение эксплуатационных затрат транспорта, расширение видов туристских продуктов, рост услуг и логистики в нашей стране.

Цель – проанализировать, определить проблемы и угрозы, а также дать предложения по организации государственно-частного партнерства на уровне мировой рецессии и нестабильности.

Материалы и методы

В процессе представленного исследования были использованы такие научные и практические методы, как обзор современных библиометрических источников, дедукция, логика, статистическая и табличная оценка, факторный анализ, синтез, комбинированный подход, SWOT-анализ и обобщение. Использование библиометрической методологии дало возможность реализовать попытку по критическому анализу первоисточников в сфере эффективного создания договоров ГЧП на основе настоящих достижений развитых стран. В работе нашли применение логические методы анализа для исследования определенных динамических колебаний экономических явлений. В частности, были получены количественные результаты заключения контрактов ГЧП по отраслям в нашей республике. Методы табличного и статистического анализа продемонстрировали возможность оценить объемы заключенных договоров ГЧП за несколько лет в РК. Так, на основе факторной оценки, комбинированного подхода и синтеза был осуществлен анализ условий, количества участников и стоимости кредита по заключению договора ГЧП «БАКАД». Сделан SWOT-анализ на базе официальных данных проекта БАКАД. SWOT-анализ позволил оценить важные сильные и основные слабые стороны инфраструктурного проекта БАКАД, а также его возможности и угрозы.

Основные положения

С целью решения вопросов эффективной деятельности государства и бизнеса необходимо внести дополнения в Нацпроекты РК (2021) по созданию благоприятных положений привлечения зарубежных капиталов.

В условиях мировой неопределенности и продолжения инфляционных процессов требуется провести доработку государственных приоритетов Национального плана развития РК (2021) в части совершенствования инструментария проектов ГЧП в виде предоставления инвесторам налоговых льгот и правительственных субсидий в модернизации и эксплуатации инвестиционных и социальных проектов.

Требуется усилить механизм внедрения подходов проектного менеджмента в органы государственной службы с целью применения персональной ответственности чиновников на республиканском и местном уровнях в отношении реализации ГЧП.

Надо активизировать процесс поиска инвесторов и заключения контрактов ГЧП в строительстве промышленной и туристской инфраструктуры с привлечением госструктур.

Провести мониторинг своевременного исполнения проектов ГЧП на предмет соблюдения сроков, условий тендеров, целевого финансирования и соблюдения конечных и запланированных результатов инфраструктурных проектов.

Литературный обзор

В последние годы, проводя библиографический анализ о ГЧП, можно обосновать, что ученые разных стран больше фокусировались на перспективных секторах инфраструктурных проектов, включая транспорт, а также на социальных проектах, особенно в области развития туризма. При этом высокая значимость продемонстрирована в правительственной поддержке механизма ГЧП. Например, по мнению Nan и Guo (2022), существенную роль в притоке инвестиций для развития ГЧП оказывает правительство. В частности, при анализе 34 проектов транспортной сферы США обнаружено, что государственные меры поддержки играют приоритетное значение [4]. Проведенное анкетирование и опросы по 24 долгосрочным проектам ГЧП, которые были осуществлены в странах Голландии и Бельгии, доказывают положительный смешанный эффект государственных стимулов и партнерства бизнеса (Callens, Verhoest, 2022) [5]. В рамках дефицита бюджетных ресурсов ГЧП представляется государственным приоритетом для развития и совершенствования транспортной системы страны, как указали Castelblanco и Guevara (2020) [6]. Авторы Fleta-Asín, Muñoz-Sánchez и Gimeno-Feliú (2022) провели оценку 6805 различных форм ГЧП в 57 государствах и выявили, что позитивное воздействие здесь оказывает наличие устойчивости государственных институтов и стабильность законодательства [7]. Организация и модернизация инфраструктуры на основе исполнения договоров ГЧП приводит

к наилучшим результатам по отношению с простыми контрактами (Verweij, Meerkerk, (2021). Эффективность государственной поддержки демонстрирует высокую целесообразность применения механизма ГЧП [8]. Busscher, Verweij, Brink (2022) подчеркивают целесообразность внедрения стратегии институционального дизайна на уровне институционального проектирования процессов. Было определено положительное значение институционального капитала в управлении ГЧП на примере Голландии [9]. С целью оптимизации закупок в договорах ГЧП Jayasena, Chan, Kumaraswamy (2022) выявили появление возможных видов рисков в развитых государствах. Авторы осуществили оценку факторов, воздействующих на успешность договоров ГЧП, используя удовлетворенность бизнеса, правительства и общества. Они сделали такие выводы на основе регрессионного моделирования. Политические факторы сильнее воздействуют на работу правительства, а социальные – на запросы общества [10]. Важность процесса развития культурного туризма в Швеции основана на адаптации привлечения частных внутренних инвестиций. С точки зрения Gustafsson и Amer (2023), в рамках реализации индивидуальных интервью с государственными служащими требуется обоюдовыгодное партнерство с представителями бизнеса для заключения проектов ГЧП. Ученые предлагают организовать Корпоративный комитет по оценке участия общества в управлении проектов ГЧП в сфере туризма [11].

Исследователи Streimikiene, Svagzdiene и др. (2021) отмечают, что туризм – это перспективный вид бизнеса в глобальном масштабе. Для достижения устойчивости и решения социальных проблем страны управление в сфере туризма должно быть ориентировано на высокий уровень запросов общества. В результате это приведет к росту конкурентоспособности государства и удовлетворению клиентов, получающих разные виды туристических услуг [12].

В течение развития пандемии ковида туризм стал наиболее уязвимой отраслью (Wan, Li и др., 2022). Было реализовано исследование на уровне качественных методов в виде проведения интервью с персоналом государственных ведомств и частным сектором, связанных с туроператорами. Показана существенная роль мер господдержки в кризисный период на примере заключения договоров ГЧП в области туризма [13].

За последнее время наблюдается быстрое увеличение объема частных инвестиций, где ключевым фактором роста капитала выступает доверие инвесторов институциональной среде и рыночным условиям стран. Так, 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 [14], а также удовлетворяются потребности социального сектора в занятости и снабжения объектами общественного пользования. Однако стоит отметить, что правительства не всех стран уделяют вектор развития проектам на уровне реального сектора экономики (Castelblanco, Guevara, Salazar, 2022). К примеру, в Китае с помощью факторного анализа было проведено анкетирование с целью определить устойчивость механизма ГЧП (Хуе, Сеп и др., 2022). На основе полученных выводов были установлены основные следующие факторы устойчивости ГЧП: природа, климат и окружающая среда; производственные возможности участников проекта; качество, целевая группа и экономико-организационный потенциал партнеров [15]. Корпенжан, Кlijn, Verweij и др. (2022) проанализировали эффективность 5 крупных инвестиционных проектов промышленной инфраструктуры в Голландии, используя качественную и количественную методику. Важными стимулами, которые продвигали инфраструктурные проекты ГЧП, явились инновации, оптимальная стоимость, установленные сроки и качество услуг. С течением времени производительность участников ГЧП возрастала на фоне взаимовыгодного сотрудничества и стабильной деятельности в выполнении контрактов [16]. Особенно усугубила пандемия проблемы, связанные с транспортными проектами ГЧП во всем мире. В частности, в работе Kudtarkar (2020) было проведено исследование, которое подтверждает, что во время ковида множество проектов ГЧП было или прекращено, или отложено на несколько лет. Основная причина – недостаток финансовых и материальных средств для продолжения реализации договоров ГЧП [17]. Вместе с тем постепенно набирают обороты инструменты ГЧП в области стимулирования создания проектов в сфере цифровых технологий (Смагулова, Абдулина и др., 2022) и строительства транспортной инфраструктуры [18]. Обосновано важное значение взаимодействия туристического бизнеса и правительства на базе достижения эффективности формы ГЧП (Koshkalda, Bezuhla и др., (2020). Так, проведенная оценка организации экотуризма в Китае доказала высокую эффективность и прибыльность проектов ГЧП [19]. Как утверждают Manrique-de-Lara-Peñate, Gallego, Valle (2022), пандемия ковида,

угрозы безопасности и социальные риски ограничивают деятельность туристического сектора. При этом они заметили, что есть препятствия в объективном стоимостном измерении туризма, что ограничивает анализ издержек производства и неопределенности [20]. В работе Casady (2023) определено, насколько институциональные факторы воздействуют на форму ГЧП. Например, на основе сравнительного и качественного анализов были оценены рынки формирования ГЧП в нескольких государствах Карибского бассейна и Латинской Америки. При этом были выделены проблемы, препятствующие зрелости организации ГЧП, такие как низкие степень принятия законодательных материалов и уровень инвестиционного климата [21].

Результаты и обсуждение

Успешная реализация крупных государственных инвестиционных проектов с эффектом самокупаемости и без нагрузки на бюджет, по нашему мнению, будет оказывать позитивное воздействие не только на расширение и подъем экономики, но и на благосостояние населения Казахстана. Рассмотрим динамику развития ГЧП в РК на рисунке 1.

Реализация проектов ГЧП демонстрирует, что всего было заключено 1055 договоров на общую сумму 1804 млрд тенге (данные на начало 2023 г.). В том числе 13 контрактов – республиканские проекты в объеме 920 млрд тенге, 1042 договора – местные проекты в объеме 884 млрд тенге. Кроме того, в процессе планирования еще находятся 189 проектов на сумму 712 млрд тенге.



Рисунок 1 – Динамика подписанных договоров ГЧП в РК, 2005–2022 гг.

Примечание: Составлено авторами на основе источника [22].

Укажем, что инфраструктурные транспортные проекты представляются самыми крупными. Их общая стоимость равна 288,070 млн тенге [23].

Для практического обоснования инфраструктурного объекта рассмотрим проект БАКАД. В рамках реализации программы «Нұрлы жол» был заключен первый ГЧП-проект «Строительство автомобильного пропускного пункта «Нұр жолы», который был реализован в 2018 г. на границе Казахстана и Китая. Результатом реализации этого проекта было существенное сокращение времени от регистрации до конечного выпуска с пропуска машин от 180 до 40 минут. В рамках этой же программы в 2015 г. был проведен конкурс по поиску инвестора по концессионному проекту БАКАД, по результатам которого был подписан первый концессионный договор в 2018 г.

Позже, в октябре 2021 г., был утвержден новый отечественный Нацпроект «Сильные регионы – драйвер развития страны» (2021–2025 гг.). Этот проект направлен на обеспечение равного доступа населения страны к базовым услугам, на улучшение жилищных и бытовых условий, увеличение транспортно-транзитного потенциала и в целом мобильности населения. По результатам реализации Нацпроекта в 2021 г. имеется рост показателей в обеспеченности и увеличении доли нормативного состояния дорог республиканского значения на 90% и местного значения на 80%, создании порядка 112 тыс. рабочих мест постоянного и временного характера, произошло снижение показателей износа в инженерной и транспортной инфраструктуре с 57,6% до 45,5% в моно- и малых городах.

Создание объездной трассы вокруг г. Алматы является важной задачей проекта БАКАД, где пересекаются две международные автомагистрали, входящие в крупный транспортный коридор Западная Европа – Западный Китай: Хоргос – Алматы – Бишкек – Тараз – Шымкент – Ташкент, т.е. Великий шелковый путь, соединяющий Восток и Запад; Алматы – Караганда – Астана – Петропавловск. В текущее время формируется новая территория г. Алматы. Это формирование выражается в первую очередь в опережающем росте населения, транзитных пассажирских и грузовых потоков и, соответственно, в потребности развития инфраструктуры. Потребовалось много времени и множество участников, прежде чем было принято решение о строительстве БАКАД. Основные участники-партнеры в концессионном проекте БАКАД представлены на рисунке 2.

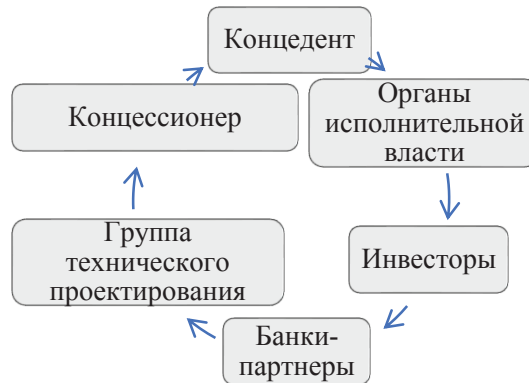


Рисунок 2 – Партнеры, участвующие в проекте БАКАД

Примечание: Составлено авторами на основе источника [24].

К 2015 г. многие разделы финансирования проекта БАКАД шли в национальной валюте – тенге. Поэтому веская причина приостановки реализации проекта БАКАД заключалась в переходе Казахстана с августа 2015 г. на уровень плавающего обменного курса. В ходе переговоров сторонами инфраструктурного проекта БАКАД было принято решение о необходимости конвертации долларového кредита в тенговый после окончания строительства для снижения расходов по компенсации.

В июне 2018 г. консорциум учредил компанию – ТОО «БАКАД Инвестиции и Операции», которая по завершении строительства будет обязана содержать автомагистраль на период 15 лет согласно принятым обязательствам для обеспечения безопасного движения транспорта. Предприятие «БАКАД Инвестиции и Операции» находится в собственности учредителей со следующей долей владения: Alsim Alarko (33,3%), Makyol Insaat (33,3%), SK Engineering & Construction SK (33,3%), Korea Expressway Construction (0,1%).

Сумма заемных средств составляет 585 млн долл. США, которая состоит из кредита А: в объеме 225 млн долл. США финансируется ЕБРР, кредита В: синдицированного Банком Китая – 100 млн долл. США и PGGM – 25 млн долл. США, а также параллельно кредитных линий в размере 135 млн долл. США (финансируется ЕАБР) и 100 млн долл. США (ИБР). Эти финансовые средства делают строительство БАКАД крупнейшим инфраструктурным проектом в истории Казахстана. Из общей стоимости 743 млн долл. США 543 млн долл. США было выделено на строительство автомагистрали.

В целом концессионные обязательства Правительства РК по проекту БАКАД составили 510 967 321 707 тенге, где компенсация общих инвестиционных затрат составляет 176 724 305 000 тенге, эксплуатационных затрат – 28 031 259 000 тенге и вознаграждение за управление – 306 211 758 000 тенге. В концессионные обязательства страны не включены валютная компенсация и корректировка платы за доступность, предусмотренная в условиях концессии. Общая плата за доступность концессионного объекта будет как источником возмещения затрат, так и источником дохода для концессионера проекта БАКАД, которая будет выплачиваться в период эксплуатации. Также сюда входит компенсация издержек и эксплуатационных расходов, а также вознаграждения за концессионное управление.

Проблемы деятельности БАКАД, на наш взгляд, включают: предусмотрены скоростные режимы на различных участках трассы, которые могут вызвать замешательство водителей; наличие барьеров безопасности на разделительной полосе; существование повышенного риска подтопления участков основной дороги, что может способствовать возникновению опасных условий для передвижения транспорта; на некоторых участках не отмечены расстояния между развязками, это может привести к ДТП на переходно-скоростных полосах и др.

С целью определения преимуществ и недостатков проекта БАКАД авторами был сделан SWOT-анализ (таблица 1).

Таблица 1 – SWOT-анализ проекта БАКАД

Сильные стороны	Слабые стороны
<ul style="list-style-type: none"> - дорога высокого качества - улучшение движения транспорта в г. Алматы - уменьшение шумовой нагрузки в г. Алматы - наиболее короткий сухопутный путь из Китая через Казахстан к другим странам - повышение величины перевозок грузов - стимулирование применения механизма ГЧП/ концессий в дорожном секторе и в др. секторах экономики с привлечением частных инвестиций за пределами сырьевого сектора - расширение финансового и социального развития мегаполиса Алматы и близлежащих пригородных регионов 	<ul style="list-style-type: none"> - неудовлетворенность оценкой стоимости хозяев земельных участков и размером компенсации за их потерю - недостаточно полная финансово-экономическая информация о проекте - перемещение грузов по часто меняющимся ценам ввиду мировой инфляции и международной напряженности - невысокие доходы населения затруднят введение платных автомобильных дорог - высокая волатильность национальной валюты
Возможности	Угрозы
<ul style="list-style-type: none"> - разгрузка улиц г. Алматы от транзитного транспорта - увеличение грузопотока за пределами города - снижение количества дорожно-транспортных происшествий - развитие придорожных услуг, в связи с этим открытие новых рабочих мест, - сокращение времени поездки по г. Алматы до места работы - рост объемов международной и межрегиональной торговли - расширение введения платных автомобильных дорог - применение современных инновационных технологий строительства - вовлечение иностранных специалистов в реализацию инфраструктурных проектов. 	<ul style="list-style-type: none"> - визитная карточка всех проектов ГЧП Казахстана - шумовые загрязнения и выбросы пыли во время строительства - риск транспортировки грузов при сложных метеорологических условиях – высокая стоимость за проезд по дороге может привести к социальным протестам - усиление конкуренции между иностранными перевозчиками на территории Казахстана - валютные риски будут возмещать государственный бюджет - уничтожение мест гнездования птиц и мест обитания
Примечание: Составлено авторами на основе источника [24].	

Значит, проект БАКАД имеет свои преимущества и недостатки: сильной стороной проекта является то, что консорциум инвестирует 20% своих средств, а 80% получает в виде займов от таких международных банков, как ЕБРР, ЕАБР и ИБР; решение основных проблем партнерства и привлечение к сотрудничеству международных заемных организаций дают проекту БАКАД высокие шансы успешной реализации; стороны тщательно должны оценить не только свои возможности, а также возможности партнеров; решения касательно распределения рисков проекта БАКАД должны быть приняты при совместном обсуждении сторон во избежание несправедливого распределения рисков; соотношение цены и качества и финансовую жизнеспособность проекта БАКАД рекомендуется проверять путем применения компаратора госсектора и систематизированного процесса оценивания для установления обратной связи и пр.

По результатам исследования стоит выделить, что если смотреть по отраслям заключения договоров на уровне ГЧП, то по итогам 2022 г. по Казахстану лидируют такие отрасли: образование (55%), здравоохранение и социальные услуги (18%), энергетика и ЖКХ (13%), культура и спорт (8%) и только на пятом месте – транспорт (3%). Заключенные договоры в разрезе отраслей приведены на рисунке 3 (стр. 177).

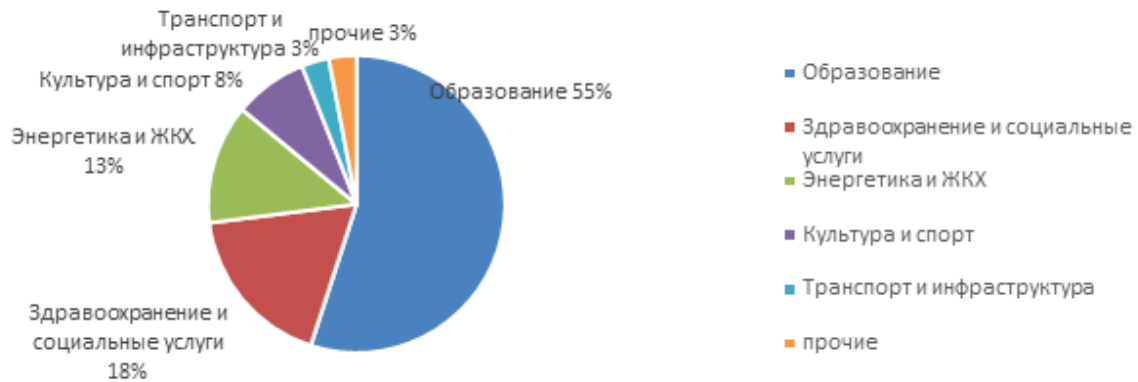


Рисунок 3 – Принятые договоры в разрезе отраслей

Примечание: Составлено авторами на основе источника [22].

На наш взгляд, лидерство социальной сферы в проектах ГЧП можно объяснить менее затратными средствами, чем строительство транспортной инфраструктуры. Вместе с тем большое значение для общества имеют социальные проекты, куда можно отнести сферу туризма. Всего, по оценкам, было около 8 млн внутренних туристов за 2022 г. В то время как по результатам 2019 г. количество туристов было примерно 6,6 млн чел. [25].

Перспективным направлением для развития проектов ГЧП в сфере туризма представляется оказание видов санаторно-курортных и оздоровительных услуг. К примеру, анализ данных видов услуг повысился с 752,1 до 906,7 млн тенге (рисунок 4).

Достаточно резкое снижение представления указанных услуг, с нашей точки зрения, объясняется вспышкой пандемии ковида с 2020 по 2021 гг. В этот период наблюдалось закрытие международных и внутренних границ, локдауны, спад транспортных потоков. Снятие ковидных ограничений и объявление ВОЗ о прекращении пандемии привело к тому, что в 2023 г. наблюдается возобновление экономической активности в туристической сфере. Кроме того, надо выделить, что в области туризма присутствует кроме внутренних и внешних потрясений фактор сезонности. Туризм наиболее подвержен влиянию сезонности, вызванной колебаниями спроса. Эти колебания связаны с временами года, отпусками, особенными предпочтениями туристов и пр. Всего на начало 2022 г. в республике функционирует в области туризма, культуры и спорта 91 проект ГЧП. В том числе 75 проектов находятся на стадии реализации, остальные или на конкурсном рассмотрении, или расторгнуты, или прекращены.

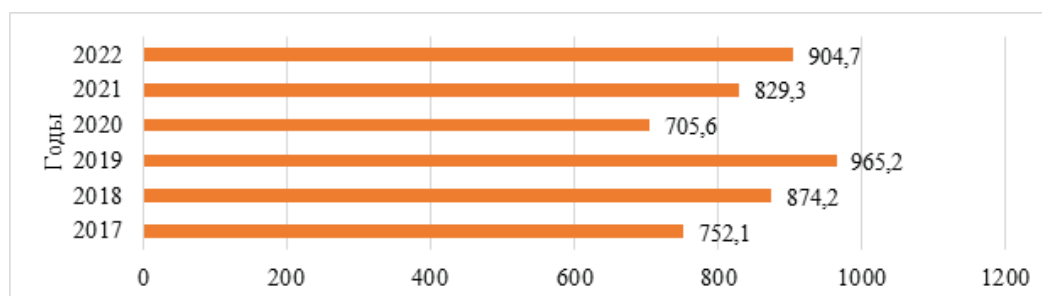


Рисунок 4 – Динамика объема санаторно-курортных услуг населению РК, 2017–2022 гг., млн тенге

Примечание: Составлено авторами на основе источника [26].

Одним из интересных местных проектов ГЧП по организации туризма представляет «Эксплуатация здания народных ремесленников» (г. Туркестан, срок реализации – 2020–2029 гг.). Данный проект был заключен в феврале 2022 г. Со стороны правительства выступает ГУ «Управление туризма», а частный бизнес представлен компанией ТОО «АСЕЛЬ&СО». Общая стоимость проекта равна 293 077,00 тыс. тенге, мощность проекта – 50 мест.

В целом нами выделены такие барьеры и проблемы организации инфраструктуры туризма и транспорта в проектах ГЧП: идет пока медленный прогресс в реализации инструментов ГЧП с учетом активного притока зарубежного капитала, присутствуют проблемные транспортные проекты ГЧП из-за несвоевременного выделения материальных ресурсов и несоблюдения сроков исполнения проектов, имеет место слабое информирование общества о выделении бюджетных ресурсов, существуют недостаточные меры государственной поддержки для организации крупных транспортных инфраструктурных проектов, наличие слабого уровня развития туристской инфраструктуры и логистики, недостаток гостиниц и отелей, низкий уровень сервиса и гидов в регионах, высокая нагрузка в пиковый сезон на курортные и лечебно-оздоровительные зоны, неграмотная ценовая политика на туристские услуги, узкий ассортимент туристских продуктов, недостаточная информационная база о турпакетах и пр.

Заключение

Геополитический конфликт, возникший между Украиной и Россией в начале 2022 г., еще больше спровоцировал гуманитарный кризис, возникший после затянувшейся пандемии COVID-19 и усилил нестабильность геополитической ситуации в мире. Негативный эффект от этих происшествий испытал и Казахстан в виде инфляции и дефицита на продовольственные товары и нарушенных транспортных маршрутов, возникших в результате жестких антироссийских санкций. Вышеупомянутые события пагубно влияют на развитие экономики, а также на реализацию инфраструктурных проектов ГЧП в стране, что приводит к усложнению социально-экономического положения и низким условиям жизни населения страны.

Основные угрозы проектов ГЧП, по нашему мнению, представляют экономические и финансовые кризисы. В приоритетном порядке речь идет о высоких социальных и валютных рисках. К тому же частные инвесторы менее мотивированы инвестировать в условиях, когда проекты ГЧП сопряжены со многими неопределенностями и институциональными рисками.

Стабильная политическая и экономическая обстановка в стране, а также правовая поддержка будут положительно влиять на успешность проектов ГЧП в нашей стране. Строительство различного вида инфраструктуры за счет организации новых проектов ГЧП в сфере туризма и транспорта представляется ключевым рычагом организации социальной и производственной инфраструктуры РК.

На основе проведенного исследования считаем, что к перспективам по соблюдению критериев успеха проектов ГЧП в транспортной сфере следует отнести: в республике необходимо дальнейшее стимулирование и развитие проектов на основе поддержки инструментов ГЧП; требуется постоянное совершенствование принципов отбора проектов ГЧП на базе роста вложения средств в важные проекты с общегосударственной точки зрения; учитывая положительную динамику роста населения страны с растущими потребностями, но в то же время ограниченность государственного бюджета, необходимо добиваться соотношения цены и качества в формировании транспортных проектов ГЧП; будущее развитие инновационной инфраструктуры транспорта во многом будет зависеть от эффективной государственной политики и взаимовыгодных форм сотрудничества между бизнесом и государством в форме ГЧП с целью строительства и улучшения новой транспортной системы; следует отслеживать на регулярной основе получение наибольшей пользы для общественного сектора в процессе осуществления проектов ГЧП; внедрять применение передовых технологий зарубежных инвесторов в транспорте; использовать лучшие управленческие навыки для трансфера инноваций в транспортной сфере; надо создать стимулы, чтобы повысить результативность работы государственных операторов инфраструктуры и частного сектора. Для этого государственные операторы инфраструктуры должны нарастить потенциал участников рынка на основе организации семинаров, информационных совещаний и разработки справочных материалов и пр. Результаты таких мер будут положительно отражаться на результативности взаимодействия участников проекта.

К важным перспективам организации туризма с целью стимулирования развития проектов ГЧП можно отнести эффективную маркетинговую политику видов туристских услуг, продвижение туристских выставок в онлайн- и офлайн-форматах, расширение господдержки туристских компаний, увеличение поиска осуществления переговоров с партнерами и инвесторами для заключения договоров ГЧП, формирование и стимулирование продвижения туристского

бренда KZ, ускорение цифровизации предлагаемых инструментов ГЧП в туризме, для оптимизации затрат необходимо создавать туристские кластеры в регионах республики, расширить эффективность транспортной логистики для туристов и туроператоров, развивать и продвигать природные и культурные преимущества территории.

ЛИТЕРАТУРА

- 1 Kazakhstan Public-Private Partnership Center. ГЧП в сфере туризма. URL: <https://kzppp.kz/ru/2022/12/13/%D0%B3%D1%87%D0%BF-%D0%B2-%D1%81%D1%84%D0%B5%D1%80%D0%B5-%D1%82%D1%83%D1%80%D0%B8%D0%B7%D0%BC%D0%B0>.
- 2 Об утверждении Национального плана развития РК до 2025 года и признании утратившими силу некоторых указов Президента РК / Указ Президента РК № 521. – Нур-Султан, Акорда. – 26.02.2021.
- 3 Национальный проект «Сильные регионы – драйвер развития страны» / Указ Президента РК № 670 от 07.10.2021. – Астана, Акорда, 2021. URL: <https://adilet.zan.kz/rus/docs/P2100000729>.
- 4 Han Y., Guo H. Governmental support strategies and their effects on private capital engagement in public-private partnerships // *Public Management Review*. 2022, no. 3, pp. 1–19.
- 5 Callens C., Verhoest K., Boon J. Combined effects of procurement and collaboration on innovation in public-private-partnerships: a qualitative comparative analysis of 24 infrastructure projects // *Public Management Review*. 2022, no. 24(6), pp. 860–881.
- 6 Castelblanco G., Guevara J. 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. 2020, no. 4, pp. 1321–1329.
- 7 Fleta-Asín J., Muñoz-Sánchez F., Gimeno-Feliú J.M. Does the past matter? Unravelling the temporal interdependencies of institutions in the success of public-private partnerships // *Public Management Review*. 2022, no. 2, pp. 1–27.
- 8 Verweij S., van Meerkerk I. Do public-private partnerships achieve better time and cost performance than regular contracts? // *Public Money & Management*. 2021, no. 41(4), pp. 286–295.
- 9 Busscher T., Verweij S., van den Brink M. Private management of public networks? Unpacking the relationship between network management strategies in infrastructure implementation // *Governance*. 2022, no. 35(2), pp. 477–495.
- 10 Jayasena N.S., Chan D.W., Kumaraswamy M.M. Is Public-Private Partnership (PPP) a Preferred Strategy for Procuring Smart Infrastructure in Developed Countries: An Empirical Study of the Perceived Benefits, Barriers and Recommended Strategies // *Sustainability*. 2022, no. 14(11), p. 6421.
- 11 Gustafsson C., Amer M. Forsvik, Sweden: Towards a People-Public-Private Partnership as a Circular Governance and Sustainable Culture Tourism Strategy // *Sustainability*. 2022, no 15(5), pp. 46–87.
- 12 Streimikiene D., Svagzdiene B., Jasinska, E., Simanavicius A. Sustainable tourism development and competitiveness: The systematic literature review // *Sustainable development*. 2021, no. 29(1), pp. 259–271.
- 13 Wan Y.K. P., Li X., Lau V.M. C., Dioko L. Destination governance in times of crisis and the role of public-private partnerships in tourism recovery from COVID-19: The case of Macao // *Journal of Hospitality and Tourism Management*. 2022, no. 51, pp. 218–228.
- 14 Castelblanco G., Guevara J., Salazar J. Remedies to the PPP crisis in the COVID-19 pandemic: Lessons from the 2008 global financial crisis // *Journal of Management in Engineering*. 2022, no. 38(3), p. 2017.
- 15 Xue B., Cen J., Liu B., Qian L., Yuan J. How Does Policy Implementation Affect the Sustainability of Public-Private Partnership Projects? // *A Stakeholder-Based Framework. Public Performance & Management Review*. 2022, no. 45(5), pp. 1029–1065.
- 16 Koppenjan J., Klijn E. H., Verweij S., Duijn M., van Meerkerk I., Metselaar S., Warsen R. The performance of public-private partnerships: An evaluation of 15 years DBFM in Dutch infrastructure governance // *Public Performance & Management Review*. 2022, no. 45(5), pp. 998–1028.
- 17 Kudtarkar S.G. Resetting PPP in Infrastructure Model in India Post-COVID-19 Pandemic // *The Indian Economic Journal*. 2020, no. 68(3), pp. 365–382.
- 18 Смагулова Ш.А., Абдулина Б.А., Шамишева Н.К., Хасенова К.Е. Анализ управления и организации ГЧП в Казахстане // *Вестник КазУЭФимТ*. – 2022. – № 4(49). – С. 303–311.
- 19 Koshkalda I., Bezuhla L., Apelt H., Kovalova O., Samsonova V. Agreement of the interests of green tourism business participants in sustainable development // *Solid State Technology*. 2020, no. 63(5), pp. 5844–5867.
- 20 Manrique-de-Lara-Peñate C., Gallego M.S., Valle E.V. The economic impact of global uncertainty and security threats on international tourism // *Economic Modelling*. 2022, no. 3, 113, pp. 105–892.
- 21 Casady C.B. A Time Differencing Qualitative Comparative Analysis (QCA) of Public-Private Partnership (PPP) Market Maturity // *Public Management Review*. 2023, no. 1, pp. 1–23.

22 Kazakhstan Public–Private Partnership Center. PPP Project Database. URL: <http://www.kzppp.kz/projects>.

23 Национальная палата предпринимателей РК «Атамекен». Государственно-частное партнерство. URL: <https://atameken.kz/ru/pages/566-gosudarstvenno-chastnoe-partnerstvo>.

24 Проект БАКАД. Отчет об оценке воздействия на окружающую среду и социальную сферу. Том II. Редакция 7-2019 г. URL: <http://bakad.com.kz/uploads/2019/08>.

25 Об утверждении Концепции развития туристской отрасли Республики Казахстан на 2023–2029 годы / Постановление Правительства РК № 262 от 28.03.2023. URL: <https://adilet.zan.kz/rus/docs/P2300000262>.

26 Статистикалық деректер / Қазақстан Республикасы Стратегиялық жоспарлау және реформалар агенттігінің Ұлттық статистика бюросы. URL: <https://stat.gov.kz>.

REFERENCES

1 Kazakhstan Public–Private Partnership Center. GChP v sfere turizma. URL: <https://kzppp.kz/ru/2022/12/13/%D0%B3%D1%87%D0%BF-%D0%B2-%D1%81%D1%84%D0%B5%D1%80%D0%B5-%D1%82%D1%83%D1%80%D0%B8%D0%B7%D0%BC%D0%B0>. (In English).

2 Ob utverzhdenii Nacional'nogo plana razvitija RK do 2025 goda i priznanii utrativshimi silu nekotoryh ukazov Prezidenta RK / Ukaz Prezidenta RK No. 521. Nur-Sultan, Akorda. 26.02.2021. (In English).

3 Nacional'nyj proekt «Sil'nye regiony – drajver razvitija strany» / Ukaz Prezidenta RK No. 670 ot 07.10.2021. – Astana, Akorda, 2021. URL: <https://adilet.zan.kz/rus/docs/P2100000729>. (In English).

4 Han Y., Guo H. Governmental support strategies and their effects on private capital engagement in public–private partnerships // *Public Management Review*. 2022, no. 3, pp. 1–19. (In English).

5 Callens C., Verhoest K., Boon J. (2022) Combined effects of procurement and collaboration on innovation in public-private-partnerships: a qualitative comparative analysis of 24 infrastructure projects // *Public Management Review*, no. 24(6), pp. 860–881. (In English).

6 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, no. 4, pp. 1321–1329. (In English).

7 Fleta-Asín J., Muñoz-Sánchez F., Gimeno-Feliú J.M. (2022) Does the past matter? Unravelling the temporal interdependencies of institutions in the success of public–private partnerships // *Public Management Review*, no. 2, pp. 1–27. (In English).

8 Verweij S., van Meerkerk I. (2021) Do public–private partnerships achieve better time and cost performance than regular contracts? // *Public Money & Management*, no. 41(4), pp. 286–295. (In English).

9 Busscher T., Verweij S., van den Brink M. (2022) Private management of public networks? Unpacking the relationship between network management strategies in infrastructure implementation // *Governance*, no. 35(2), pp. 477–495. (In English).

10 Jayasena N.S., Chan D.W., Kumaraswamy M.M. (2022) Is Public–Private Partnership (PPP) a Preferred Strategy for Procuring Smart Infrastructure in Developed Countries: An Empirical Study of the Perceived Benefits, Barriers and Recommended Strategies // *Sustainability*, no. 14(11), p. 6421. (In English).

11 Gustafsson C., Amer M. (2022) Forsvik, Sweden: Towards a People–Public–Private Partnership as a Circular Governance and Sustainable Culture Tourism Strategy // *Sustainability*, no. 15(5), pp. 46–87. (In English).

12 Streimikiene D., Svagzdiene B., Jasinska, E., Simanavicius A. (2021) Sustainable tourism development and competitiveness: The systematic literature review // *Sustainable development*, no. 29(1), pp. 259–271. (In English).

13 Wan Y.K. P., Li X., Lau V.M. C., Dioko L. (2022) Destination governance in times of crisis and the role of public-private partnerships in tourism recovery from COVID-19: The case of Macao // *Journal of Hospitality and Tourism Management*, no. 51, pp. 218–228. (In English).

14 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*, no. 38(3), p. 2017. (In English).

15 Xue B., Cen J., Liu B., Qian L., Yuan J. (2022) How Does Policy Implementation Affect the Sustainability of Public–Private Partnership Projects? // *A Stakeholder-Based Framework. Public Performance & Management Review*, no. 45(5), pp. 1029–1065. (In English).

16 Koppenjan J., Klijn E. H., Verweij S., Duijn M., van Meerkerk I., Metselaar S., Warsen R. (2022) The performance of public–private partnerships: An evaluation of 15 years DBFM in Dutch infrastructure governance // *Public Performance & Management Review*, no. 45(5), pp. 998–1028. (In English).

- 17 Kudtarkar S.G. (2020) Resetting PPP in Infrastructure Model in India Post-COVID-19 Pandemic // The Indian Economic Journal, no. 68(3), pp. 365–382. (In English).
- 18 Smagulova Sh.A., Abdulina B.A., Shamisheva N.K., Hasenova K.E. (2022) Analiz upravleniya i organizacii GChP v Kazahstane // Vestnik KazUJeFiMT. No. 4(49). P. 303–311. (In Russian).
- 19 Koshkalda I., Bezuhla L., Apelt H., Kovalova O., Samsonova V. (2020) Agreement of the interests of green tourism business participants in sustainable development // Solid State Technology, no. 63(5), pp. 5844–5867. (In English).
- 20 Manrique-de-Lara-Peñate C., Gallego M.S., Valle E.V. (2022) The economic impact of global uncertainty and security threats on international tourism // Economic Modelling, no. 3, 113, pp. 105–892. (In English).
- 21 Casady C.B. (2023) A Time Differencing Qualitative Comparative Analysis (QCA) of Public-Private Partnership (PPP) Market Maturity // Public Management Review, no. 1, pp. 1–23. (In English).
- 22 Kazakhstan Public-Private Partnership Center. PPP Project Database. URL: <http://www.kzppp.kz/projects>. (In English).
- 23 Nacional'naja palata predprinimatelej RK «Atameken». Gosudarstvenno-chastnoe partnerstvo. URL: <https://atameken.kz/ru/pages/566-gosudarstvenno-chastnoe-partnerstvo>. (In Russian).
- 24 Proekt BAKAD. Otchet ob ocenke vozdejstvija na okruzhajushhiju sredu i social'nuju sferu. V. II. Redakcija 7-2019 g. URL: <http://bakad.com.kz/uploads/2019/08>. (In Russian).
- 25 Ob utverzhdenii Konceptii razvitija turistskoj otrasli Respubliki Kazahstan na 2023–2029 gody / Postanovlenie Pravitel'stva RK No. 262 ot 28.03.2023. URL: <https://adilet.zan.kz/rus/docs/P2300000262>. (In Russian).
- 26 Statistikalyq derekter / Qazaqstan Respublikasy Strategialyq josparlau jäne reformalar agenttiginin Ūltyq statistika bürosy. URL: <https://stat.gov.kz>. (In Kazakh).

Ш.А. СМАГУЛОВА,^{*1}

Э.ғ.д., профессор.

*e-mail: shsmagulova@mail.ru

ORCID ID: 0000-0001-5485-4018

Б.А. АБДУЛИНА,²

докторант.

e-mail: bayan.abdulina@narxoz.kz

ORCID ID: 0000-0001-5789-7670

М.Д. САЙЫМОВА,³

PhD, профессор.

e-mail: 77mika-07@mail.ru

ORCID ID: 0000-0003-4089-1744

Ж. БАБАЖАНОВА,⁴

Э.ғ.к., профессор.

e-mail: babazhanova_zh@mail.ru

ORCID ID: 0000-0001-5414-135X

¹Кенжеғали Сағадиев атындағы
халықаралық бизнес университеті,

Алматы қ., Қазақстан

²КеАҚ Нархоз университеті,

Алматы қ., Қазақстан

³Қ. Жұбанов атындағы Ақтөбе өңірлік университеті,

Ақтөбе қ., Қазақстан

⁴Қазақ ұлттық хореография академиясы,

Астана қ., Қазақстан

ҚАЗАҚСТАННЫҢ МЕМЛЕКЕТТІК-ЖЕКЕМЕНШІК ӘРІПТЕСТІГІНІҢ ДАМУ БОЛАШАҒЫ

Аңдатпа

Шетелдік тәжірибеде мемлекет пен бизнестің ұлттық экономиканың өсуін ынталандыру үшін ең тиімді өзара тиімді ынтымақтастығы ретінде мемлекеттік-жекеменшік әріптестік нысанын атап көрсетеді.

Мақсат – экономикалық талдау жүргізу, проблемаларды анықтау және белгісіздік пен жаһандық құлдырау жағдайында мемлекеттік-жекеменшік әріптестіктің даму болашағын ұсыну. Мақаланың ғылыми-практикалық маңыздылығы дамыған елдердің экономикасындағы МЖӨ шарттарын талдау және Қазақстан секторларының салалық бөлінісінде МЖӨ жобаларының іске асырылуын экономикалық-статистикалық бағалау бойынша шетелдік бастапқы көздерді сыни зерттеуге негізделген. Бұл зерттеуде библиографияға шолу, статистика, логика, SWOT талдау әдістері қолданылды. Жұмыста зерттеудің нәтижелері мен жалпы қорытындылары алынды – МЖӨ жобаларын табысты жүзеге асыру бөлігінде шығыстарды, мемлекеттің қатысу үлесін, институционалдық дизайнның маңыздылығын оңтайландыру бойынша озық елдердің тәжірибесі қаралды; инфрақұрылымдық және туристік объектілер құрылысының аспектілері бойынша бизнес пен мемлекеттің бірлескен шешімі жағдайында МЖӨ нысанын дамытудың орындылығы негізделді; «БАКАД» МЖӨ практикалық жобасын жүзеге асыру талданды; БАКАД жобасына SWOT-талдау жүзеге асырылды; санаторий-курорттық қызмет көрсету деңгейіне зерттеу жүргізілді; оңтүстік өңірдегі жоба мысалында туризм саласындағы жобаның жұмыс істеуі көрсетілген; шетелдік инвестициялар ағынының төмендеуі, қаржыландыру мен мемлекеттік қолдаудың жетіспеушілігі, турпакеттерді ақпараттандыру мен цифрландырудың төмендігі мен МЖӨ келісімшарттарын орындау мәселелері бар екендігі анықталып; Қазақстандағы МЖӨ-жобалар қызметінің болашағы айқындалды. Зерттеудің құндылығы – ғылыми-тәжірибелік жұмыстарды жүзеге асыруда және дағдарыс жағдайында МЖӨ жобаларын қалыптастыруды жетілдіру бойынша ұсыныстарды ұсыну.

Тірек сөздер: экономика, мемлекеттік-жекеменшік әріптестік, жобалар, көлік инфрақұрылымы, туризм, туристік қызметтер, басқару.

SH.A. SMAGULOVA,*¹

d.e.s., professor.

*e-mail: shsmagulova@mail.ru

ORCID: 0000-0001-5485-4018

B.A. ABDULINA,²

PhD student.

e-mail: bayan.abdulina@narxoz.kz

ORCID: 0000-0001-5789-7670

M.D. SAIYMOVA,³

PhD, professor.

e-mail: 77mika-07@mail.ru

ORCID: 0000-0003-4089-1744

ZH. BABAZHANOVA,⁴

c.e.s., professor.

e-mail: babazhanova_zh@mail.ru

ORCID: 0000-0001-5414-135X

¹Kenzhegali Sagadiyev University
of International Business

Almaty, Kazakhstan

²Narxoz University,

Almaty, Kazakhstan

³Aktobe Regional University named after K. Zhubanov,

Aktobe, Kazakhstan

⁴Kazakh National Academy of Choreography,

Astana, Kazakhstan

PROSPECTS OF PUBLIC-PRIVATE PARTNERSHIP DEVELOPMENT IN KAZAKHSTAN

Abstract

The form of PPP is a mutually beneficial cooperation between government and business to stimulate the growth of the national economy. The goal is to carry out an economic analysis, reveal the problems and present the prospects for the development of PPP in the face of uncertainty and the global recession. The scientific significance of the article

is based on a critical study of foreign primary sources on the analysis of PPP contracts in the economy of developed countries and in the sectors of Kazakhstan. The study used the following methods a review of bibliography, statistics, logic, SWOT analysis. The results are obtained in the work - the experience of advanced countries in optimizing costs, the share of state participation, the importance of institutional design is considered; the expediency of developing a form of PPP in the context of a joint decision of business and the state on the construction of infrastructure and tourist facilities is substantiated; analyzed the project “Bakad”; implemented SWOT analysis of BAKAD; a study of the level of provision of sanatorium-and-spa services was carried out; the project of tourism in the Southern region is shown; highlighted the problems of execution of PPP contracts to reduce investment, lack of funding and digitalization of tour packages; presents the prospects for PPP activities in Kazakhstan. The value of the study is expressed in the implementation of recommendations for improving the formation of PPP projects in crisis conditions.

Key words: economy, public-private partnership, projects, transportation infrastructure, tourism, tourism services, management.