

- малые, члены которой поддерживают непосредственные контакты (типа семьи, производственной бригады; возрастные социальные группы (молодежь, пенсионеры) и др.

Данная система является динамической, вероятностной и открытой, что определяет многовариантные действия по формированию механизма функционирования и развитию системы социальной защиты населения в будущем, т.е. определенные категории населения могут переходить из одной социальной группы в другую или совсем выходить из них по различным причинам.

Объекты социальной защиты населения могут быть классифицированы не только по трудоспособности и возрасту, но и по таким критериям, как доход; уровень природных способностей; степень социального риска и другим критериям, которые могут возникнуть в условиях изменения факторов как внешней, так и внутренней среды системы социальной защиты населения конкретного государства.

Можно предложить классификацию объектов социальной защиты населения по экономической активности, состоящую из двух групп населения по степени их экономической активности, которые в дальнейшем можно разделить по данным признакам: экономически активное население; экономически неактивное население.

#### **Выводы**

Проведенный теоретический анализ показал, что в роли объекта управления в системе социальной защиты населения выступают все граждане, нуждающиеся в защите и помощи государства и общества.

#### **ЛИТЕРАТУРА**

1. Невирко Д.Д. Основы построения интегральной модели социализации личности //Образование и социальное развитие региона, 1999, №1-2, с.179-181.

**УДК 338.47**

**Кудайбергенова Замира Утепбергеновна – к.э.н., докторант (Алматы, КазАТК)**

### **МЕТОД КОНЦЕССИОННОГО РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ОТРАСЛИ РЕСПУБЛИКИ КАЗАХСТАН – ОСНОВА ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОГО ПАРТНЕРСТВА**

Одной из важнейших составляющих экономики любой страны является инфраструктура, в которой особую роль играет транспортный комплекс. Транспорт представляет собой не просто одну из частей хозяйственной системы, но и одно из наиболее существенных условий успешного функционирования всей экономики. Он оказывает активное воздействие на формирование территориальных пропорций социально-экономического развития, выступает важным индикатором уровня рыночной активности. Такие показатели, как грузо- и пассажирооборот транспорта, плотность путей сообщения, являются одними из основных в оценке общего социально-экономического положения различных стран.

Сущностью транспортной продукции является перемещение грузов, следовательно, и есть процесс производства услуги. Характерным признаком является то, что транспортная продукция не существует отдельно от производства, ее нельзя накапливать и складировать. Транспортная продукция не содержит сырья, в стоимости ее велика доля заработной платы (в 1,5–2 раза выше, чем в промышленности). Оборотные средства на транспорте имеют существенные различия по сравнению с промышленностью и сельским

хозяйством, так как реализуется не товар в виде новой вещи, а результат его деятельности – перемещение. Кроме того, транспортная продукция пространственно невзаимозаменяемая, то есть при концентрации отраслей транспортной инфраструктуры в одном месте нельзя компенсировать их недостаток в другом [1-2].

Одним из основных факторов эффективного функционирования транспортного сектора, на наш взгляд, является введение конкурентных отношений на транспорте, способствующих принципиально новому развитию транспортного комплекса, что позволит усилить конкуренцию между грузообразующими, производственными отраслями и дать мощный импульс формированию отечественного промышленно-производственного комплекса.

Непосредственно с транспортным комплексом связана работа многих отраслей экономики: машиностроения (автомобиле -, локомотиво -, вагоно -, судо - и авиастроения), энергетики, металлургии и др. Транспортный комплекс ежегодно потребляет примерно 18% дизельного топлива, 6% электроэнергии, 10% лесоматериалов, 4% черных металлов.

Транспортный комплекс способен существенно влиять на экономический рост, расширение торговли, повышение уровня жизни населения. Эффективное функционирование транспортного комплекса способствует повышению производительности труда, сокращая время доставки грузов и проезда до места работы.

По концессионной схеме реализован самый крупный в мире транспортно-инфраструктурный проект - строительство и эксплуатация Евротуннеля (объем инвестиций - 15 млрд. долл.). В рамках партнерства государства и бизнеса посредством предоставления концессий осуществляется долгосрочная инвестиционная программа по созданию транс-европейских сетей транспорта, телекоммуникаций и энергетических инфраструктур (400 млрд. евро. инвестиций в течение 20 лет). В развивающихся странах в структуре государственно-частного партнерства концессии занимают 70% по количеству и стоимости всех проектов [3].

В настоящее время в Казахстане имеется практика широкого применения таких механизмов государственно-частного партнерства, как лизинг, государственные закупки, участие государства в уставных капиталах юридических лиц наряду с частными лицами, доверительное управление объектами государственной собственности. Применение данных механизмов, государственно-частного партнерства, характеризуется четкой нормативной базой.

Для решения задач государственно - частного партнерства принят Закон Республики Казахстан «О концессиях», а также внесены соответствующие изменения в Бюджетный Кодекс Республики Казахстан в части предоставления государственных поручительств и государственной ответственности в рамках выданных поручительств. Принятие данных законов открывает возможности инвесторам участвовать в реализации программ государственно-частного партнерства в наиболее затратных и трудоемких проектах по развитию инфраструктуры Казахстана. АО «Досжан Темір Жолы» и АО «Батыс-транзит» стали первыми эмитентами инфраструктурных облигаций, выпущенных под поручительство государства [4].

Разработан Закон «О концессии», как основной механизм, направленный на внедрение передового мирового опыта государственно-частного партнерства. В Казахстане будут активно внедряться метод концессионного развития инфраструктурных проектов и строиться платные дороги на основе государственно-частного партнерства. Министерство транспорта и коммуникаций РК для этого иницирует ряд поправок в нормативно – правовую базу. Изменения позволят снять ограничение, по которому платные дороги возможны только при наличии трассы безвозмездного пользования.

Транспортная отрасль должна быть адаптирована к рыночной экономике, быть открыта для частных инвестиций. «Платные дороги в странах Европы, – говорит Министр транспорта и коммуникаций РК, – содержатся в отличном состоянии без государственных субсидий. Распространение проектов государственно-частного партнерства в Казахстане также снизит нагрузку на бюджет, но главное - сделает возможным уже в 2010 году строительство новых автотрасс Алматы - Капшагай, Алматы – Хоргос, Астана – Караганда».

В ближайшие десять лет в железнодорожную отрасль Казахстана будет инвестировано порядка 1,4 трлн. тенге. Эта сумма будет направлена на построение современной транспортной инфраструктуры в рамках реализации транспортной стратегии до 2015 года. Планируется построить 1600 км железных дорог, электрифицировать более 2 тыс. км железных дорог. При этом одним из главных условий реализации этих проектов будет привлечение частного капитала в рамках государственного частного партнерства.

В прошлом году «Национальная компания «Қазақстан Темір Жолы» не смогла перевезти груз порядка 15 миллионов тонн. Железнодорожной отрасли не хватает денег и подвижного состава. Спасение - в солидных инвестициях, которые можно привлечь лишь при поэтапном повышении тарифов. В отрасль будет привлечено порядка 680 млрд. тенге, которые как раз позволят обновить подвижной состав, локомотивный парк и оздоровить порядка трех тысяч км магистральных сетей [5].

Позитивный опыт сотрудничества с Азиатским банком развития (АБР) позволит проработать наиболее эффективные формы реализации проектов в рамках закона РК «О концессии». Среди значимых крупных проектов было названо строительство автодороги Западная Европа - Западный Китай [6]. На сегодня АБР представил Казахстану 12 займов на сумму более чем \$500 млн. для реализации девяти инвестиционных проектов. Среди них наиболее крупные - в области транспорта и аграрном секторе. Потенциальными сферами взаимоотношений были названы также энергетика, финансы и торговля. Глава правительства поручил Министерству экономики и бюджетного планирования совместно с банком проработать вопросы сотрудничества в рамках применения механизма государственно-частного партнерства, а также реализации проекта по строительству автодороги Западная Европа - Западный Китай.

Дополнительно, находясь в центре Евразийского континента, Казахстан обладает транзитным потенциалом - возможностью увеличения пропусков транзита через свою инфраструктуру по пяти международным железнодорожным транспортным коридорам. Основным из них является Трансазиатский маршрут, являющийся в будущем конкурентом морскому сообщению Юго-Восточная Азия – Западная Европа.

В силу сырьевой направленности экономики Казахстана железнодорожный транспорт играет ключевую роль в транспортно-коммуникационном комплексе Республики Казахстан. Его доля в грузообороте всех видов транспорта составляет более 60%. Однако, в течение последних семи лет, перевозки другими видами транспорта росли быстрее, чем перевозки железнодорожным транспортом (рисунок 1). Несмотря на высокую долю железнодорожной отрасли в грузоперевозках, анализ использования различных видов транспорта за последние семь лет показывает, что динамичное ее развитие, начиная с 2001 года, замедлилось, и что в дальнейшем существует риск потери железнодорожным транспортом доли грузоперевозок, в особенности, в пользу автомобильного и трубопроводного транспорта. Сокращение доли грузоперевозок железнодорожным транспортом, начиная с 2001 года, указывает на необходимость повышения конкурентоспособности железнодорожных грузоперевозок Казахстана.

Индексированные показатели, 100% = 2000



Рисунок 1 - Динамика грузооборота всеми видами транспорта

Помимо значения грузовых железнодорожных перевозок для роста экономики Казахстана, казахстанские железные дороги играют жизненно важную роль в обеспечении пассажирских перевозок. Региональный пассажирский транспорт и пассажирский транспорт дальнего следования необходимы для укрепления экономики Казахстана, так как они повышают географическую мобильность трудовых ресурсов.

В 2009 году железные дороги Казахстана перевезли более 13,5 миллионов пассажиров, а пассажирооборот превысил 12,4 миллиардов пассажиро-километров (рисунок 2), что значительно меньше, чем в предыдущие годы.

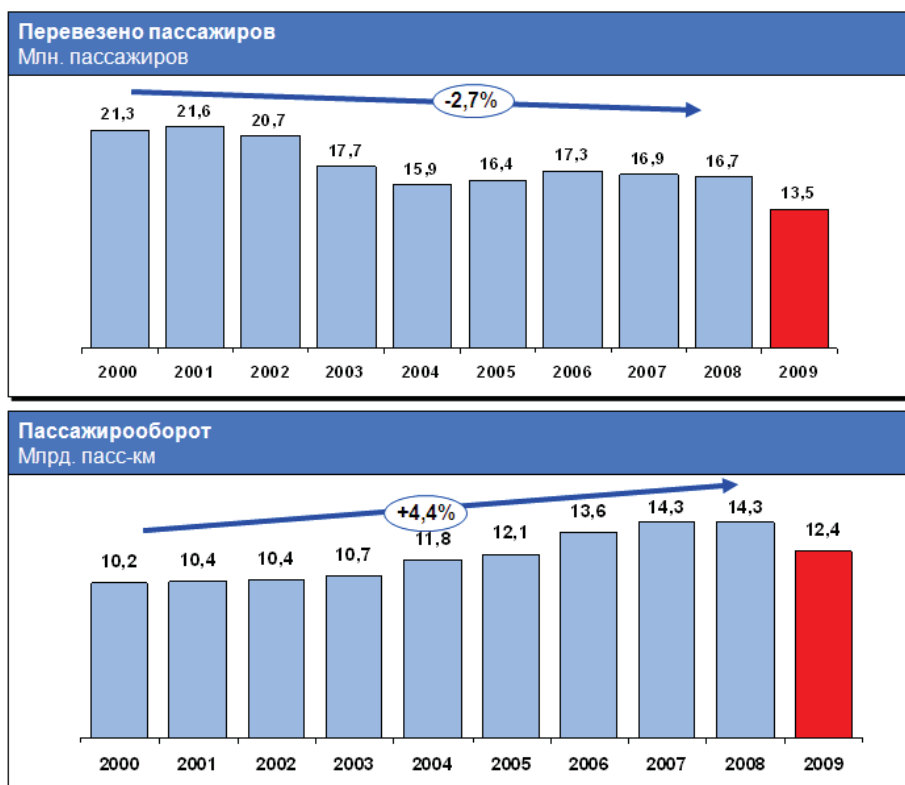


Рисунок 2 - Динамика пассажирооборота железнодорожным транспортом в Казахстане

На рынке пассажирских перевозок Казахстана существует интермодальная (межвидовая) конкуренция между автомобильным, воздушным и железнодорожным транспортом. За последние годы заметно вырос сегмент междугородних автобусных перевозок дальнего следования. Преимуществами проезда на автобусах для пассажиров являются более гибкое расписание, более высокая скорость следования и менее дорогая стоимость проезда, тогда как преимуществами железнодорожного транспорта являются более высокая степень безопасности, надежности и комфортабельности проезда. На настоящий момент не развита система интегрированного предложения услуг проезда пассажиров на железнодорожном и автобусном транспорте.

Казахстанское правительство инициирует крупные проекты по схеме государственно-частного партнерства (ГЧП). В Казахстане завершается строительство 150-километровой железнодорожной линии Шар – Усть-Каменогорск. Это первый концессионный инфраструктурный проект в РК, и скоро он будет готов к запуску – ожидается, что полномасштабная эксплуатация дороги начнется ближайшим летом. Рельсы уже уложены, строители перевозят по ним свои грузы, идет монтаж сопутствующей инфраструктуры. Но есть и другие инфраструктурные проекты, которые предполагается реализовать по схеме ГЧП. Их судьба пока неясна – они могут столкнуться с рядом препятствий. Это и несовершенство законодательной базы, и отсутствие единого государственного органа, отвечающего за ГЧП, а также поспешность казахстанского правительства, стремящегося получить все и сразу, а не частями и поэтапно [7].

Режим ГЧП должен сводить воедино интересы общества и бизнеса. Государство, получая финансирование для капиталоемких, долго окупаемых проектов, не утрачивает над ними контроль, а бизнес приобретает доступ к ранее закрытым сферам экономики, например, транспортной инфраструктуре и жилищно-коммунальному хозяйству (ЖКХ), и гарантии возврата инвестиций со стороны государства. Оно, в свою очередь, получает дополнительный бонус – частный капитал достается ему в комплекте с эффективными управленцами и передовыми технологиями. Именно поэтому во всем мире механизмы ГЧП используются, в основном, для развития инфраструктуры. По данным Всемирного банка, с 1990 по 2003 год в развивающихся странах и странах с переходной экономикой появилось 2700 проектов, из них около 80% – проекты в транспортной сфере.

Казахстан заинтересовался ГЧП лишь три года назад, осознав очевидное: критический износ дорожной инфраструктуры, отсутствие новых дорог и почти полный развал систем ЖКХ может бумерангом ударить по темпам роста экономики. Тот же проект Шар – Усть-Каменогорск позволил расширить сразу несколько узких мест в инфраструктуре РК. Линия соединяет крупный железнодорожный узел Рудного Алтая (Усть-Каменогорск, Риддер, Зыряновск) кратчайшим путем с транзитной магистралью «Турксиб» в районе станции Шар и обеспечивает выход Восточного Казахстана в другие регионы республики. Дальность перевозок по сравнению с существующим маршрутом через станцию Локоть сокращается на 311 км, отпадает необходимость прохождения двойного таможенного контроля и проезда по территории России 82 км. Доставка пассажиров и грузов ускоряется на 12–14 часов. Дорога имеет большое социальное значение, так как позволит увеличить объемы пассажирских перевозок и благоприятно скажется на конкурентоспособности продукции ВКО на рынках Узбекистана, Кыргызстана, Туркменистана, Ирана, Афганистана и других стран.

Источниками финансирования проекта стали акционерный капитал оператора проекта – «Досжан Темир Жолы» и облигационный заем. Акционерный капитал по проекту составил 1,3 млрд. тенге, а первый выпуск облигаций – 30 млрд. Стоимость всего

проекта определена в 31,3 млрд. тенге. По окончании срока концессии в 2028 году объект будет передан в собственность государства.

Строительство линии Шар – Усть-Каменогорск позволило на практике отработать механизмы ГЧП. При этом, как выяснилось, ни государство, ни бизнес не были вполне готовы к работе на принципах партнерства. Как указывает заместитель председателя правления АО «Фонд устойчивого развития «Казына» Кайрат Айтекенов, основной проблемой стало отсутствие законодательной базы. Реализация проекта началась еще летом 2005 года, а закон РК «О концессиях» был принят лишь в 2006 году.

Еще одной проблемой стала специфика финансирования проекта Шар – Усть-Каменогорск. Так как львиная доля инвестиций (30 млрд. тенге) привлекалась путем размещения на Казахстанской фондовой бирже инфраструктурных облигаций, на первый план вышел вопрос защиты интересов держателей долговых бумаг и предоставление им определенных гарантий. Вплоть до лета 2007 года государственное поручительство по облигациям «Досжан Темир Жолы» предоставлялось только на период строительства объекта. В результате «держатели облигаций не были защищены от риска дефолта концессионера в период эксплуатации объекта, что существенно снижало привлекательность облигаций, выпущенных в рамках проекта».

В Казахстане планируется активно внедрять метод концессионного развития инфраструктурных проектов и строить платные дороги на основе государственно-частного партнерства. Министерство транспорта и коммуникаций для этого инициирует ряд поправок в нормативно – правовую базу. Изменения позволят снять ограничение, по которому платные дороги возможны только при наличии трассы безвозмездного пользования.

#### ЛИТЕРАТУРА

1. Орешин В.П. Планирование производственной инфраструктуры: комплексный подход. М., 1986.
2. Варнавский В.Г. Частно-государственное партнерство. – www.opes.ru
3. «Об основных итогах реализации Программы развития рынка ценных бумаг Республики Казахстан на 2005-2007 годы»
4. Синчук Ю. Отечественная автодорожная отрасль должна стать самокупаемой – так считает Министерство транспорта и коммуникаций // Вечерние новости, 28 апреля 2008 г.
5. Премьер-министр РК и представители АБР обсудили перспективы применения механизма государственного и частного партнерства в Казахстане // Казахстан Сегодня» 8 декабря 2006 г.
6. Ташимов Т. Государственно-частное партнерство (ГЧП) в Казахстане - проекты и объекты // Эксперт, 16:23 26.02.2008

**УДК 338.47**

**Кудайбергенова Замира Утепбергеновна – к.э.н., докторант (Алматы, КазАТК)**

#### **СОСТОЯНИЕ И НЕКОТОРЫЕ ПРОБЛЕМЫ РАЗВИТИЯ ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОГО ПАРТНЕРСТВА В РЕГИОНАХ КАЗАХСТАНА**

Как свидетельствуют отечественный и мировой опыт, основными формами государственно-частного партнерства являются договора, контракты, концессионные соглашения о взаимодействии бизнеса и государства в тех или иных отраслях и сферах, в реализации приоритетных национальных проектов, эксплуатации производственных