

Е.К.Абил, Д.А.Аспанбетов

*Академия государственного управления при Президенте Республики Казахстан, Астана  
(E-mail: erlan.abil@apa.kz)*

## **Государственно-частное партнерство в автодорожной отрасли Казахстана: текущие вопросы**

В статье рассмотрен практический опыт внедрения механизмов государственно-частного партнерства в дорожном секторе Республики Казахстан — от стратегических функций государства до практической составляющей их реализации. Продемонстрированы тенденции в системе государственного управления в автодорожном секторе республики. Приведены основные положения данных стратегических документов в сфере развития альтернативных бюджету расходов на развитие, ремонт и содержание автодорог. В практической плоскости проанализирован жизненный путь проектов государственно-частного партнерства, для чего были исследованы их технико-экономические и финансовые показатели на предмет жизнеспособности в экономических реалиях. Отмечено, что в общем виде данный обзор выявил некоторые объективные ограничения использования данных источников финансирования отрасли.

*Ключевые слова:* государственно-частное партнерство, государство, частный сектор, автодорожная отрасль, инвестиционный проект, нормативно-правовая среда, государственное планирование, технико-технологические и финансовые показатели, норма прибыли, строительство и реконструкция автомобильных дорог.

Традиционной отраслью государственно-частного партнерства определены сферы общественно значимых социальных услуг, где государство позволяет извлекать частному сектору определенную норму прибыли, в том числе и в автодорожной отрасли Республики Казахстан. Данный инструмент интеграции государственного и частного капитала и их конструктивного диалога весьма часто становится актуальным в определенные периоды институционального развития государственного управления в той или иной стране. В Казахстане с обретением независимости государственно-частное партнерство рассматривалось в основном как элемент управления государственными активами. В целом на конец 2012 г. в Казахстане три объекта концессии уже функционируют, и порядка 50 дополнительных проектов находятся на стадии рассмотрения, 19 из которых уже прошли предварительную проработку на сумму 663,1 млрд тенге [1]. Вместе с тем в автодорожной отрасли определенных положительных сдвигов в данном направлении не наблюдается. Тем не менее государством проводится достаточно кропотливая работа в создании благоприятной нормативно-правовой среды.

В новой истории государственного управления в области автомобильных дорог первые нотки касательно самоокупаемости инвестиций в дорожном секторе Казахстана обозначены в Концепции развития автодорожной отрасли Республики Казахстан на 2001–2008 гг. [2]. Этим документом государство выражало заинтересованность в создании платных участков дорог, мостов и путепроводов, с учетом наличия альтернативных маршрутов, путем привлечения средств банковских, страховых, других финансовых институтов, а также пользователей дорог. Но также объективно оно признавало, что соответствующая правовая и нормативная база в этом направлении для частных и платных дорог, по существу, отсутствовала. Между тем в первом долгосрочном документе страны «Государственная программа развития автодорожной отрасли Республики Казахстан на 2001–2005 годы» нет ни слова о потенциальных возможностях привлечения инвестиций частного сектора в строительство и ремонт автомобильных дорог [3]. Вопросы финансирования в государственной программе касались периода до обретения Казахстаном независимости и упраздненного в 1999 г. дорожного фонда. Основной упор в финансовом плане делался на государственный бюджет.

Как следует из контекста следующей отраслевой государственной программы на 2006–2012 гг., за 4 года работа по созданию нормативной среды для привлечения частных инвесторов, по видимому, была отложена на более поздний период, поскольку одним из направлений привлечения инвестиций повторно было выделено формирование правовой основы для создания платных дорог [4]. Но это не помешало начать реализацию концессионного проекта в смежном секторе инфраструктуры, со ссылкой на общие положения Гражданского кодекса, по строительству и эксплуатации железной дороги «Станция Шар — Усть-Каменогорск».

Примечательно, что в этой программе учитывался мировой опыт в реализации проектов платных дорог, с оговоркой, что успешное создание и эксплуатация платных дорог могут быть осуществлены при наличии интенсивности движения порядка 10–15 тыс. автомобилей в сутки. На основе данной статистики в структуре индикативных планов программы выделены в самостоятельный показатель строительство и реконструкция участков автодорог республиканского значения с внедрением механизмов государственно-частного партнерства протяженностью 1281 км.

Буквально через 5 месяцев после предыдущего документа указом Главы государства утверждена Транспортная стратегия Республики Казахстан до 2015 г. [5]. В разделе Стратегии о финансовом обеспечении продекларировано, что финансирование реализации программ будет осуществляться за счет государственного бюджета и активного использования механизма государственно-частного партнерства. Вместе с тем наряду с государственным финансированием объектов транспортной инфраструктуры предусматривается привлечение институтов развития, других отечественных и международных финансовых организаций (ЕБРР, АБР, Всемирный Банк, ИБР и другие). Характерной особенностью документа в части привлечения частных инвестиций отмечен более структурированный подход к системе взимания платы за проезд по автодороге. Учтены поощрение участия частного сектора в различных сферах транспортной отрасли, включая долгосрочные концессионные соглашения, при которых инфраструктура, в конечном счете, будет возвращаться государству, а также оговорка о возможных схемах частичного финансирования инфраструктуры государством. Тем не менее локальных и последовательных схем взаимодействия государства и частного сектора, в том числе как они увязаны с национальным законодательством, в этом документе отражено не было, что вполне обоснованно, поскольку 2006 г. с принятием отраслевого Закона «О концессиях» становится отправной точкой нового направления для Казахстана. В последующем заметна активизация работы по созданию институциональной среды.

Четыре года спустя эти два стратегических документа утратили силу в связи с принятием новой Программы по развитию транспортной инфраструктуры в Республике Казахстан на 2010–2014 гг. Сущность и подходы по сравнению с предыдущими документами практически не изменились, но программа заручилась политическим признанием прикладного характера. Так, программа подкреплена поручением Главы государства, озвученным в ежегодном Послании народу Казахстана от 6 февраля 2008 г., о строительстве «БАКАД» на основе концессионного механизма и работы по устройству системы взимания платы за проезд на участке «Астана — Щучинск» автомобильной дороги «Астана — Петропавловск» [6].

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

Так, если в стратегическом плане Министерства транспорта и коммуникаций на 2011–2015 гг. в февральской редакции 2011 г. новизной вновь отмечено внедрение механизмов государственно-частного партнерства с введением платности, а в частности, реализация реконструкции автодорог «Алматы-Капшагай», «Астана-Караганда», Большой Алматинской кольцевой автомобильной дороги на концессионной основе [7], то в декабрьской редакции того же года оставался только проект «БАКАД» [8].

В общем наглядный пример жизненного пути концессии возможно продемонстрировать исходя из судьбы проектов, предлагаемых к передаче в концессию на среднесрочный период с 2007–2014 гг. (см. табл. 1).

На первоначальном этапе, в период с 2007 по 2009 гг., в рамках концессии предлагалось реализовать 4 проекта. В срочном порядке были проведены подготовительные мероприятия проектов, и 26 декабря 2008 г. опубликованы объявления о проведении конкурсов. Вскрытие конкурсных заявок осуществлялось с июня по октябрь 2009 г. В результате по проектам «Астана-Караганда», «Алматы-Капшагай» и «Алматы-Хоргос» было подано по две заявки на каждый проект. Однако ни одна из конкурсных заявок не была признана лучшей. Во всех заявках были превышены запрашиваемые лимиты компенсации инвестиционных затрат (КИЗ) из государственного бюджета.

## Перечень объектов, предлагаемых к передаче в концессию с 2007 по 2014 годы

I. Имеющиеся объекты государственной собственности, улучшение и эксплуатация которых будут осуществлены на основе договора концессии				
	на 2007–2009 гг. [9]	на 2010–2012 гг. [10]	на 2012–2014 годы [11]	Состояние проекта на декабрь 2013 г.
1.	Строительство (реконструкция) и эксплуатация участка «Алматы — Капшагай» автомобильной дороги «Алматы — Усть-Каменогорск»			Проекты реализуются за счет средств фонда «Национального благосостояния» в рамках проекта «Центр-Юг»
2.	Реконструкция и эксплуатация участка «Астана — Караганды» автодороги «Граница Российской Федерации (на Екатеринбург) — Алматы, через города Костанай, Астану, Караганду»	2.1. участок 1142–1216 км		
2.2. участок 1096–1142 км, со спрямлением и строительством обхода п. Осакаровка				
2.3. участок 1038–1096 км, со спрямлением				
2.4. участок 997–1038 км, со строительством обхода города Караганды				
3.	Реконструкция и эксплуатация участка «Алматы — Хоргос» автодороги «Граница Республики Узбекистан (на Ташкент) — Шымкент — Тараз — Алматы — Хоргос, через Кокпек, Коктал, Благовещенку, с подъездами к границе Республики Кыргызстан»		-	Проект реализуется в рамках займа МБРР
4.	-	Реконструкция участка «Ташкент — Шымкент» автодороги «Граница Республики Узбекистан (на Ташкент) — Шымкент — Тараз — Алматы — Хоргос, через Кокпек, Коктал, Благовещенку, с подъездами к границе Республики Кыргызстан» 674–806 км		Проект реализуется в рамках займа ЕБРР
5.	-	Внедрение интеллектуально-транспортной и платежной системы (ИТПС) и эксплуатация участка «Астана — Щучинск» автодороги «Астана — Петропавловск через город Кокшетау»		Проект реализован за счет РБ. ИТПС, запущено в 01.06.2013 г. Оператор АО НК «КазАвтоЖол»
II. Объекты, строительство и эксплуатация которых будут осуществлены на основе договоров концессии				
6.	Строительство и эксплуатация автомобильной дороги «Большая Алматинская кольцевая автомобильная дорога (БАКАД)»			Подготовкой проекта занимается ИФС. Начало реализации запланировано на 2014 г.

В то же время в рамках конкурсных процедур по участку «Астана-Караганда» были одобрены рекомендации о разделении проекта на несколько участков меньшей протяженности и проведении, соответственно, нескольких конкурсов по выбору концессионеров для реализации концессионных проектов реконструкции (строительства) и эксплуатации указанных участков. Эти изменения отразились в новом перечне концессионных проектов.

Конкурс по «БАКАД» также не состоялся ввиду того, что не было представлено ни одной заявки. Основным камнем преткновения явился «земельный» вопрос, поскольку согласно конкурсной документации обязанность выкупа земельных участков предполагалось наложить на концессионера.

В целом за период с 2009 по 2011 гг. действительно была проведена колоссальная работа, подготовлены 6 конкурсов по определению концессионеров, которые по разным причинам не состоялись. Основные причины отсутствия концессионеров — низкий трафик и риск инвесторов ввиду капиталоемкости казахстанских автодорожных проектов из-за большой протяженности и, значительных расходов на их содержание.

Ситуация также усугубилась из-за последствий мирового финансового кризиса 2007 г., который уменьшил доступ к долгосрочному финансированию инвесторами. Дорогие займы вынуждали потенциальных концессионеров завышать уровень государственной поддержки, предусмотренной конкурсной документацией, увеличить ставки за проезд и уменьшить срок возврата вложенных инвести-

ций. В свою очередь, немаловажную роль сыграло и несовершенство законодательства, регулирующего правовые основы государственно-частного партнерства.

Думаем, уместно с экономической стороны рассмотреть некоторые проекты более подробно, как на стадии проектно-изыскательских работ, так и с учетом финансовых моделей в период конкурсных процедур.

В таблице 2 приведены основные технико-технологические и финансовые показатели 4 проектов автодорожной отрасли, предполагаемых к реализации на основе концессионного механизма. Первичные данные взяты из технико-экономического обоснования этих проектов, прошедших государственную и соответствующие ведомственные экспертизы.

Таблица 2

**Основные технико-технологические и финансовые показатели проектов автодорожной отрасли, предлагаемых к реализации на основе концессии за 2008–2012 гг.**

Наименование показателя	Астана-Караганда, 997–1216 км [12]	Алматы-Хоргос [13]	Алматы-Капшагай, 14–118 км [14]	БАКАД	
				ИПС [15]	КАЗ [16]
1	2	3	4	5	
Вид ремонта	Реконструкция и строительство, монтаж ИПС	Реконструкция и строительство, монтаж ИПС	Реконструкция и строительство, монтаж ИПС	Строительство, монтаж ИПС	
Протяженность, км	237,8	213	114	65,4	69,8
Период концессии, лет	30	30	25	30	30
Концессионная модель	ВОТ	ВОТ	ВОТ	ВОТ	ВОТ
Среднегодовая среднесуточная интенсивность движения на существующей дороге (лег. — легковые АТС/груз. — грузовые АТС)	7960 трансп. ср-в в день, из них 6140 лег. и 1820 груз.	7583 трансп. ср-в в день, из них 6985 лег. и 598 груз.	12495 трансп. ср-в в день, из них 10620 лег. и 1875 груз.	92 629 трансп. ср-в в день, из них 89 339 лег. и 3290 груз.	36 000
Стоимость проекта, млрд тг.	134,2	203,8	83	112,6	120,7
Стоимость строительства автомобильной дороги (без ИТС в ценах 2008–2012 гг.)	106,2	168,9	59,3	108,24	83,4
Стоимость строительства и оборудования пунктов для сбора оплаты за проезд (2008 г.), млрд тг.	5,5	32	5,1	4,36	4,01
Стоимость затрат на ремонт и содержание в млрд тг (2013–2038 гг.)	По проекту 52,04/расчеты авторов — 123,46	127	По проекту 25,4/расчеты авторов — 46,8	174,1	78
СР, в млрд тенге	5,66	12,7	7,8	24,5	29,6
КР — 30 %, в млрд тенге	40,3	50,7	7,4	125,5	23
ТР и содержание, млрд тг.	5,02/66,4	51	5,9/27,3	24,1	20,1
Содержание ИСП, млрд тг.	11,1	12,6	4,3		5,3
Удельный вес затрат, %	38,7%/92%	75%	42,4%/78,9%	111,5%	93,5%
Ставка дисконтирования, %	12	8	8	12	10
Внутренняя норма прибыли, %	14,6	8,5	12,05	13,09	10,9
Государственная поддержка, млрд тг.	134	135,1	67	205,7	107,6
Соотношение затрат концессионера к объему господдержки, %	100	81,4	80,7	182,7	89,1
Средний срок окупаемости, гг.	15,3	17	17	11	18
Общая чистая приведенная стоимость выгод (NPV), млн тг	205	131,03	60,9	363,6	180,6

Характерной особенностью вида предусмотренных работ является строительство либо реконструкция автомобильных дорог с монтажом информационной системы взимания платности. В сравнении с приведенными значениями зарубежного опыта средняя протяженность участков составляет 140 км, что входит в категорию «длинных проектов», на которые приходится 1/5 часть реализованных проектов дорожного строительства за последние 20 лет.

Среднегодовая среднесуточная интенсивность движения согласно моделям трафика варьируется от 7,5 до 36 тыс. автомобилей в сутки, что в сравнении со средними значениями интенсивности движения составляет 22 %, при средней стоимости реализации 133,4 млрд тенге. Этот факт свидетельствует о первичных признаках низкой финансовой жизнеспособности проекта. Соответственно, становится очевидным, что существующий подход не даст желаемых результатов и что проекты либо требуют 100 % государственных гарантий, либо не смогут привлечь долговое финансирование.

Следующим важным и, скорее всего, социальным вопросом является уровень платы за проезд. Сбор за легковые автомобили с НДС (тенге/км) в модели рассматривается от 8,8 тенге (0,06\$), для грузовых — порядка 21 тенге (0,14\$) за км. Для сравнения: в Аргентине проезд 1 км платной дороги обойдется в среднем 8,98 тенге, 9,73 тенге — в Чили и 17,96 тенге — в Российской Федерации (см. табл.3).

Т а б л и ц а 3

**Международный сравнительный анализ платы за проезд**

Наименование проекта	Страна	Плата / км (US / км)	Плата / км (тенге / км)
Астана-Щучинск	Казахстан	0,01	1,50
Кольцевая Калькутты	Индия	0,02	2,99
Риччьерри	Аргентина	0,02	2,99
Лебухрая Каджанг — Шерембан	Малайзия	0,03	4,49
Виа Норте	Бразилия	0,03	4,49
Аутописта дель Майпо	Чили	0,03	4,49
M160 Коронел — Аламос	Чили	0,03	4,49
Консорсио Эсте	Уругвай	0,04	5,99
Конвисур	Аргентина	0,04	5,99
Хоргос-Белград-Позега	Сербия	0,04	5,99
CODACSA	Доминиканская Республика	0,04	5,99
Консер	Бразилия	0,04	5,99
Магистраль ВА-093	Бразилия	0,04	5,99
Сан Хосе Калдера	Коста Рика	0,05	7,49
Ковиарес	Аргентина	0,08	11,98
Куеретаро-Ирапуато	Мексика	0,10	14,97
Ковимент	Аргентина	0,10	14,97
Западный скоростной диаметр	Россия	0,12	17,96
Веспучио Норте Экспресс	Чили	0,18	26,95
<b>Среднее значение</b>		<b>0,05</b>	<b>7,41</b>
<b>Средин. значение</b>		<b>0,04</b>	<b>6,32</b>

При анализе нереализованных концессионных проектов заслуживает особого внимания соотношение инвестиционных и эксплуатационных затрат в период концессионного соглашения (30 лет). Данное соотношение согласно ТЭО варьируется от 38 до 94 %. Вместе с тем в принятых методиках расчета эксплуатационные расходы искусственно занижены в диапазоне от 17 до 53 %. К примеру, в проекте «Астана-Караганда» расчетные операционные расходы составили 38,7 %, тогда как при авторском расчете, с учетом дисконтирования, данные затраты составили 92 %. Естественно, финансо-

вые модели проекта при учете таковой разницы существенно утяжеляются для концессионера. А в случае учета того, что существующая модель законодательства Казахстана может поддерживать КИЗ (капитальные расходы) только на основании контрактов «строю-передаю-управляю», но не может поддерживать эксплуатационные платежи (операционные расходы) после передачи активов государству, закономерно отсутствие инвестиционной активности в данном секторе инвестиционного поля механизмов.

Соответственно, внутренняя норма прибыли концессионера, которая варьируется от 8,5 до 14,6 процента, должна уменьшиться на аналогичный уровень заниженных операционных расходов. Кроме того, в рамках зарубежного опыта к проектам первичной инфраструктуры ожидаемая внутренняя норма доходности должна быть не ниже пороговой отметки 15 %. Соответственно, этот факт опять снижает вероятность привлечения адекватных инвесторов.

На жизнеспособность концессионного проекта существенное влияние оказывает уровень государственной поддержки, объем которой не должен превышать определенного объема капитальных затрат концессионера («компенсация инвестиционных затрат»). Согласно ТЭО «БАКАД» средний объем государственной поддержки определен на уровне 87 %, вместе с тем согласно финансовой модели IFC World Bank уровень государственной поддержки не соответствует финансовой привлекательности проекта. Группой предложен уровень государственной поддержки в объеме 183 %. Однако данное соотношение, скорее всего, сузится.

Данные международного сравнительного анализа свидетельствуют о том, что стоимость оказания услуги по проезду по платным автодорогам на достаточно высоком уровне на 30–40 % выше зарубежных аналогов. Это обстоятельство накладывает дополнительную социальную нагрузку на пользователей дорог и в целом на финансовую устойчивость дорожных проектов.

Еще одним значимым показателем заинтересованности для инвесторов является «период окупаемости инвестиций для концессионера». В рассматриваемых концессионных предложениях этот период составляет от 15 до 18 лет. Данное утверждение предполагает горизонт долгосрочного планирования — свыше 7, что значительно дальше горизонта технологической видимости от настоящего. Это предположение налагает дополнительные трудности в прогнозировании доходов и других инвестиционных рисков. Соответственно, этот показатель аналогичным образом отрицательно сказывается на мотивации потенциальных инвесторов.

Предположения вполне адекватно отражаются в концессионной модели «Алматы-Хоргос», выдвинутой потенциальным поставщиком «Импреджило» (Италия) (табл. 4). Согласно концессионной модели потенциального поставщика затребованная сумма операционных расходов на 48 % превысила объем государственной поддержки, предусмотренной законодательством по состоянию на 2009 г.

Т а б л и ц а 4

## На концессионной основе, согласно финансовой модели «Impregilo S.p.A.»

	Алматы-Хоргос			
	«Импреджило» (Италия),		По про- екту	+/-
	млн долл. США	млрд тенге	млрд тенге	млрд тенге
Расходы	5 086	747,6	686,7	-60,9
Стоимость строительства	1 780	261,70	200,9	-60,8
Расходы жизненного цикла и прочие операционные расходы	863	126,8	126,8	0
Налоги	238	34,9	34,9	0
Проценты и комиссионные	907	133,3	133,3	0
Выплата дивидендов	1 298	190,8	190,8	0
Доходы	5 327	783,06	409,45	-373,61
Натурный грант	450	66,2	66,2	0
Компенсация инвестиционных затрат (КИЗ) на этапе эксплуатации	3 461	508,77	135,1	-373,67
Выручка (доходы) от трафика	1 416	208,15	208,15	0

Примечание: курс 1 \$ = 147 тенге.

Таким образом, на основе анализа финансовых показателей проектов, предполагаемых к реализации за счет механизма государственно-частного партнерства в период с 2008 по 2012 гг., объективны выводы, что данные проекты изначально не были финансово жизнеспособными и коммерчески мотивационными для инвесторов. Предпосылки этого заложены в несовершенстве нормативно-правовой среды регулирования ряда концептуальных вопросов государственно-частного партнерства.

Однако вполне очевидно, что реализация заявленных проектов строительства и реконструкции политически очень сильно мотивирована, ввиду чего символично, что часть проектов второго перечня дорог, рекомендованных к реализации за счет концессионного механизма, вошла в мегапроект «Западная Европа-Западный Китай». Это участки «Алматы-Хоргос» и «Алматы-Ташкент», которые будут реализованы до конца 2015 г., а часть войдет в проект «Центр-Юг», реализуемый за счет средств фонда «Национального благосостояния» в рамках подготовительных мероприятий выставки EXPO-2017 г. Это проекты «Алматы — Капшагай» и «Астана — Караганда».

Также было принято решение о внедрении платежной системы и эксплуатации участка «Астана — Щучинск» автодороги «Астана — Петропавловск, через город Кокшетау», за счет республиканского бюджета, что было успешно реализовано и передано в управление единому национальному оператору платных автодорог — АО «КазАвтоЖол» в 2013 г. И единственным из этого списка, не реализованным в настоящее время проектом государственно-частного партнерства является «БАКАД». Чувствуется, что государство на основе уроков прошлого основательно и предусмотрительно пересматривает свои позиции в совершенствовании нормативно-правовой среды для успешной реализации БАКАД. Подготовительная часть проекта и конкурсной документации передана в ведение международной финансовой корпорации (IFC). В 2014 г. по плану Министерства транспорта и коммуникаций Республике Казахстан предполагается приступить к активной фазе реализации проекта.

В общем виде обзор финансовых механизмов, применяемых в дорожном секторе Республики Казахстан, свидетельствует об ограничениях использования альтернативных бюджету расходов на развитие, ремонт и содержание автодорог. Несмотря на попытки государства выйти из сложившегося положения, очевидно, что в нормативно-правовой и институциональной среде присутствуют естественные трудности реализации этого потенциала.

### Список литературы

- 1 *Абиесов Ж.* Успех ГЧП в Казахстане зависит от политической воли руководителей регионов. Электронный ресурс: <http://www.kursiv.kz/news/details/deistvujushie-lica-weekly/>
- 2 Постановление Правительства Республики Казахстан от 29 мая 2001 г. N 726 «О Концепции развития автодорожной отрасли Республики Казахстан на 2001–2008 годы», Утратил силу // [ЭР]. Режим доступа: [online.zakon.kz](http://online.zakon.kz)
- 3 Указ Президента Республики Казахстан от 18 июня 2009 г. № 829 «Об утверждении Государственной программы развития автодорожной отрасли Республики Казахстан на 2001–2005 годы», Утратил силу // [ЭР]. Режим доступа: [online.zakon.kz](http://online.zakon.kz)
- 4 Постановление Правительства Республики Казахстан от 9 декабря 2005 г. N 1227 «Об утверждении Программы развития автодорожной отрасли Республики Казахстан на 2006–2012 годы». Утратило силу // [ЭР]. Режим доступа: [online.zakon.kz](http://online.zakon.kz)
- 5 Указ Президента Республики Казахстан от 11 апреля 2006 г. N 86 «О Транспортной стратегии Республики Казахстан до 2015 года». Утратил силу // [ЭР]. Режим доступа: [online.zakon.kz](http://online.zakon.kz)
- 6 Постановление Правительства Республики Казахстан от 30 сентября 2010 г. № 1006 «Об утверждении Программы по развитию транспортной инфраструктуры в Республике Казахстан на 2010–2014 годы» // [ЭР]. Режим доступа: [online.zakon.kz](http://online.zakon.kz)
- 7 Постановление Правительства Республики Казахстан от 29 декабря 2011 г. № 1649 «О внесении изменения в постановление Правительства Республики Казахстан от 11 февраля 2011 года № 129 «О Стратегическом плане Министерства транспорта и коммуникаций Республики Казахстан на 2011–2015 годы» // [ЭР]. Режим доступа: [online.zakon.kz](http://online.zakon.kz)
- 8 Постановление Правительства Республики Казахстан от 11 февраля 2011 г. № 129 «О Стратегическом плане Министерства транспорта и коммуникаций Республики Казахстан на 2011–2015 годы» // [ЭР]. Режим доступа: [online.zakon.kz](http://online.zakon.kz)
- 9 Постановление Правительства Республики Казахстан от 28 ноября 2006 г. N 1127 «Об утверждении перечня объектов, предлагаемых к передаче в концессию на среднесрочный период (на 2007–2009 годы)» // [ЭР]. Режим доступа: [online.zakon.kz](http://online.zakon.kz)
- 10 Постановление Правительства Республики Казахстан от 29 декабря 2009 г. № 2242 «Об утверждении перечня объектов, предлагаемых к передаче в концессию на среднесрочный период (на 2010–2012 годы)» // [ЭР]. Режим доступа: [online.zakon.kz](http://online.zakon.kz)

11 Постановление Правительства Республики Казахстан от 5 марта 2012 г. № 289 «Об утверждении перечня объектов, предлагаемых к передаче в концессию на среднесрочный период (на 2012–2014 годы)» // [ЭР]. Режим доступа: [online.zakon.kz](http://online.zakon.kz)

12 Технико-экономическое обоснование на реконструкцию автомобильной дороги «Граница Российской Федерации (на Екатеринбург) — Алматы», на участке 1003 км — 1220 км «Караганда — Астана» под I-ю категорию, корректировка. — Астана, 2008.

13 Технико-экономическое обоснование реконструкции участка «Алматы — Хоргос» автомобильной дороги «Граница Республики Узбекистан (на Ташкент) — Шымкент — Тараз — Алматы — Хоргос». Доработка. — Астана, 2008.

14 Технико-экономическое обоснование строительства (реконструкции) участка «Алматы-Капшагай» автомобильной дороги «Алматы — Усть-Каменогорск». — Астана, 2008.

15 Финансовая модель International Finance Corporation. — Астана, 2013, Сент.

16 Технико-экономическое обоснование «Большой Алматинской кольцевой дороги». — Алматы, 2006.

Е.Қ.Әбіл, Д.А.Аспанбетов

### Қазақстанның автожол саласындағы мемлекеттік-жеке серіктестік: ағымдағы мәселелер

Мақалада Қазақстан Республикасының мемлекеттік-жеке серіктестік тетігін енгізудің тәжірибесі қарастырылған, яғни мемлекеттің стратегиялық қызметтерінен бастап және олардың тиісті тәжірибелігінің іске асырылуын жалғастыруға дейін. Республиканың автожол саласында мемлекеттік басқару жүйесінде тенденциялар көрсетілген. Баламалы бюджет шығындарының даму саласында автожолдарды дамытуға, жөндеуге және күтіп-ұстауға осы стратегиялық құжаттардың негізгі ережелері келтірілген. Мемлекеттік-жеке серіктестік жобаларының өмірлік циклі тәжірибелік негізде талданды. Экономикалық іске асырылуда өмір сүру қабілеттілігінің техникалық-экономикалық және қаржылық көрсеткіштерге талдау жүргізілді. Жалпы алғанда, осы шолу саладағы аталған қаржыландыру көздерін қолдануда объективті шектеулерді анықтап, айқындады.

Ye.K.Abil, D.A.Asanbetov

### Public-private partnerships in the road sector in Kazakhstan: current issues

The article deals with practical experience in implementing public-private partnerships in the road sector the Republic of Kazakhstan. Ranging from the strategic functions of the state and thus continuing the practical component of their implementation. Were demonstrated trends in public administration in the road sector of the country. The main provisions of these strategic documents in the development of alternative budget development costs, repair and maintenance of roads. On the practical level analyzed life journey of public-private partnership. Were examined for their technical, economic and financial indicators for viability in economic realities. In general terms, the review revealed some limitations of using objective data sources of finance industry.

#### References

- 1 Abiesov Zh. *The success of PPP in Kazakhstan depends on the political will of the leaders of the regions*. Web-resource: <http://www.kursiv.kz/news/details/deistvujushie-lica-weekly/>
- 2 Resolution of the Government of the Republic of Kazakhstan dated May 29, 2001 N 726 «On the Concept of development of the road sector of the Republic of Kazakhstan for 2001–2008», Inoperative // [ER]. Access mode: [online.zakon.kz](http://online.zakon.kz)
- 3 Decree of the President of the Republic of Kazakhstan dated June 18, 2009 № 829 «On approval of the State program of development of the road sector of the Republic of Kazakhstan for 2001–2005», Inoperative // [ER]. Access mode: [online.zakon.kz](http://online.zakon.kz)
- 4 Resolution of the Government of the Republic of Kazakhstan dated December 9, 2005 N 1227 «On approval of the Road Sector Development of the Republic of Kazakhstan for 2006–2012», Inoperative // [ER]. Access mode: [online.zakon.kz](http://online.zakon.kz)
- 5 Decree of the President of the Republic of Kazakhstan on April 11, 2006 N 86 «On the Transport Strategy of the Republic of Kazakhstan till 2015», Inoperative // [ER]. Access mode: [online.zakon.kz](http://online.zakon.kz)
- 6 Resolution of the Government of the Republic of Kazakhstan from September 30, 2010 № 1006 «On approval of the development of transport infrastructure in the Republic of Kazakhstan for 2010–2014» // [ER]. Access mode: [online.zakon.kz](http://online.zakon.kz)
- 7 Resolution of the Government of the Republic of Kazakhstan dated December 29, 2011 № 1649 «On Amending Resolution of the Government of the Republic of Kazakhstan dated February 11, 2011 № 129» On the Strategic Plan of the Ministry of Transport and Communications of the Republic of Kazakhstan for 2011–2015» // [ER]. Access mode: [online.zakon.kz](http://online.zakon.kz)

8 Resolution of the Government of the Republic of Kazakhstan dated February 11, 2011 № 129 «On the Strategic Plan of the Ministry of Transport and Communications of the Republic of Kazakhstan for 2011–2015» // [ER]. Access mode: online.zakon.kz

9 Resolution of the Government of the Republic of Kazakhstan dated November 28, 2006 N 1127 «On approval of the list of objects offered for concession for the medium term (2007–2009)» // [ER]. Access mode: online.zakon.kz

10 Resolution of the Government of the Republic of Kazakhstan dated December 29, 2009 № 2242 «On approval of the list of objects offered for concession for the medium term (2010–2012)» // [ER]. Access mode: online.zakon.kz

11 Resolution of the Government of the Republic of Kazakhstan dated March 5, 2012 № 289 «On approval of the list of objects offered for concession for the medium term (2012–2014)» // [ER]. Access mode: online.zakon.kz

12 Feasibility study on the reconstruction under the I-and category of the road «Border of the Russian Federation (Ekaterinburg) — Almaty», on the section 1003 km — 1220 km «Karaganda–Astana». Adjustment, Astana, 2008.

13 Feasibility study for the road reconstruction of the section «Almaty — Khorgos» of the road «Border of the Republic of Uzbekistan (in Tashkent) — Shymkent — Taraz — Almaty — Khorgos». Refinement, Astana, 2008.

14 Feasibility study for the construction (reconstruction) of section «Almaty-Kapshagay» road «Almaty — Ust-Kamenogorsk», Astana, 2008.

15 Financial Model «Big Almaty Ring Road» International Finance Corporation, Astana, September, 2013.

16 Feasibility Study «Big Almaty Ring Road», Almaty, 2006.

ӘОЖ 339.1 (075.8)

С.Қ.Базарова, Д.М.Салаутова, А.Р.Әбеуова

*Е.А.Бөкетов атындағы Қарағанды мемлекеттік университеті  
(E-mail: saulegul@bk.ru)*

## Банк саласында маркетинг қызметін жетілдіру

Мақалада Қазақстанда банк қызметі саласында маркетингтің дамуы және банк қызметінің даму стратегиялары, сонымен қатар банктік өнім және банктік қызмет түсініктері қарастырылды. Екінші деңгейлік банктер және олардың депозиттік салымдарына талдау жасалды. Қазақстанда банктік қызметтерге инновацияны жасау мен инновациялық енгізулер келтірілген. Ребрендинг түсінігі мен Қазақстан банктерінің ребрендингін зерттелді. Банкте маркетингтің даму бағыттары анықталды және дамуға жаңа тенденциялар ұсынылды. Банк клиенттеріне қызмет көрсетуді жетілдірудің жекелеген бағыттары талданды.

*Кілт сөздер:* маркетинг, банктік қызмет, банктік маркетинг, банктік қызметтер нарығы, маркетингтік қызмет, маркетингтік стратегия, маркетингтік инновация.

Банк саласында маркетинг XX ғасырдың 70-жылдарынан бастап қолданыла басталды. Банктер нарықта экономиканың басты қаржылық жеткізушілері болып табылады. Процесте өзінің ықпал етуімен банктер жаңадан сұраныс пен міндеттерді қалыптастырады, ақшалы нарықта тауарға айналады.

Қазақстанда банк қызметі саласында маркетинг қиын жағдайларда дамиды. Қазақстандағы саяси және экономикалық жағдайларда мемлекеттен қаржыландыру кеміді, қаржыландыру тек коммерциялық құрылымдардан тұрды. Бұл жеткілікті қаржылық ресурстары бар, кәсіпорын сандарын коммерциялық банкпен кең жаулауға әкелді. Жаңа банктерді құру қиын болғандықтан, жұмыс істеген банктердің қызметтеріне жүгіну кең тарады. Осы жағдайда банктердің назары маркетинг мәселелеріне көңіл аударуы күшейді [1].

Тәжірибенің жоқтығынан, әдістемелік құралдар, білікті мамандар және ақпараттық ортаның болмағандығынан, әрбір банк, сынау және қате амалымен, маркетинг сияқты күрделі қызмет аймағын меңгеруге тура келді.

Мұндай күрделі басқару аймағын, яғни маркетинг сияқты қызметті, оның жеке элементтерін: көбінесе жарнама және өткізуді ынталандыруды әрбір банк өз бетімен меңгерді.

Банктік саланың басты ерекшелігі — жаңа банктік өнімдердің патентті қорғалудың жоқтығы. Осыған байланысты кез келген жаңа қаржылық қызметі, бір банктің қаржылық инновациясы қысқа уақытта оның бәсекелестерімен өндіріледі. Бұл бәсекелестің қарқындылығын күшейтеді. Сонымен