

Т.Рысқұлов атындағы Қазақ экономикалық университеті

ӘОЖ 334.724.6:334.722 (574)

Қолжазба құқығында

**СЕРІКОВ РОЛЛАН СЕРІКҰЛЫ**

**Қазақстан Республикасындағы мемлекеттік-жеке меншік әріптестік:  
теориялық мәселелері, тенденциялары және даму перспективалары**

6D050600 – Экономика

Философия докторы (PhD)  
ғылыми дәрежесін алу үшін дайындалған диссертация

Ғылыми кеңесші  
э.ғ.д., профессор  
Оқаев Қ.О.

Ғылыми кеңесші  
э.ғ.д., профессор  
Ермошенко Н.Н.

Қазақстан Республикасы  
Алматы, 2014



## МАЗМҰНЫ

<b>НОРМАТИВТІК СІЛТЕМЕЛЕР.....</b>	<b>3</b>
<b>АНЫҚТАМАЛАР, БЕЛГІЛЕУЛЕР МЕН ҚЫСҚАРТУЛАР.....</b>	<b>4</b>
<b>КІРІСПЕ.....</b>	<b>6</b>
<b>1 МЕМЛЕКЕТТІК-ЖЕКЕ МЕНШІК ӘРІПТЕСТІКТІҢ ТЕОРИЯЛЫҚ МӘСЕЛЕЛЕРІ.....</b>	<b>11</b>
1.1 Экономиканың мемлекеттік және жеке меншік секторларының өзара әрекеттестігінің теориялық аспектілері.....	11
1.2 Экономикалық категория ретіндегі мемлекеттік-жеке меншік әріптестіктің мәні.....	21
1.3 Мемлекеттік-жеке меншік әріптестіктің шетелдік тәжірибесі.....	31
<b>2 ҚАЗАҚСТАН РЕСПУБЛИКАСЫНДАҒЫ МЕМЛЕКЕТТІК-ЖЕКЕ МЕНШІК ӘРІПТЕСТІКТІҢ ДАМУ ТЕНДЕНЦИЯЛАРЫ..</b>	<b>44</b>
2.1 Қазақстандағы мемлекеттік-жеке меншік әріптестікті дамытудың алғышарттары.....	44
2.2 Қазақстан Республикасында мемлекеттік-жеке меншік әріптестіктің дамуын талдау.....	60
2.3 Қазақстандағы мемлекеттік-жеке меншік әріптестіктің даму бағыттары және мәселелері.....	91
<b>3 ҚАЗАҚСТАН РЕСПУБЛИКАСЫНДАҒЫ МЕМЛЕКЕТТІК-ЖЕКЕ МЕНШІК ӘРІПТЕСТІКТІҢ ДАМУ ПЕРСПЕКТИВАЛАРЫ.....</b>	<b>105</b>
3.1 Қазақстанның экономикалық стратегиясының құрамдас бөлігі ретінде мемлекеттік-жеке меншік әріптестікті дамытудың басымдықтары.....	105
3.2 Қазақстан Республикасындағы мемлекеттік-жеке меншік әріптестікті жетілдіру шаралары.....	114
3.3 Мемлекеттік-жеке меншік әріптестік негізінде енгізілетін ақылы автомобиль жолдарына сұранысты болжау әдістемесі.....	123
<b>ҚОРЫТЫНДЫ.....</b>	<b>136</b>
<b>ПАЙДАЛАНЫЛҒАН ӘДЕБИЕТ ТІЗІМІ.....</b>	<b>139</b>
<b>ҚОСЫМШАЛАР.....</b>	<b>148</b>

## НОРМАТИВТІК СІЛТЕМЕЛЕР

Осы диссертацияда келесі стандарттарға сілтемелер пайланылған  
«Концессиялар туралы» 2006 жылғы 7 шілдедегі № 167-III Қазақстан Республикасының Заңы

«Концессия мәселелері жөнінде мамандандырылған ұйым құру туралы»  
Қазақстан Республикасы Үкіметінің 2008 жылғы 17 шілдедегі № 693 Қаулысы

«Қазақстан Республикасының 2020 жылға дейінгі Стратегиялық даму жоспары туралы» Қазақстан Республикасы Президентінің 2010 жылғы 1 ақпандағы № 922 Жарлығы

«Қазақстан Республикасы Ұлттық қорының қаражатын қалыптастыру және пайдалану тұжырымдамасы туралы» Қазақстан Республикасы Президентінің 2010 жылғы 2 сәуірдегі № 962 Жарлығы

«Қазақстан Республикасында мемлекеттік-жеке меншік әріптестікті дамыту жөніндегі 2011 - 2015 жылдарға арналған бағдарламаны бекіту және Қазақстан Республикасы Үкіметінің 2010 жылғы 14 сәуірдегі № 302 қаулысына толықтыру енгізу туралы» Қазақстан Республикасы Үкіметінің 2011 жылғы 29 маусымдағы № 731 Қаулысы

«Қазақстан Республикасының кейбір заңнамалық актілеріне мемлекеттік-жекешелік әріптестіктің жаңа түрлерін енгізу және олардың қолданылу салаларын кеңейту мәселелері бойынша өзгерістер мен толықтырулар енгізу туралы» Қазақстан Республикасының 2013 жылғы 4 шілдедегі № 131-V Заңы

«Қазақстан Республикасын индустриялық-инновациялық дамытудың 2015 - 2019 жылдарға арналған мемлекеттік бағдарламасын бекіту туралы және «Мемлекеттік бағдарламалар тізбесін бекіту туралы» Қазақстан Республикасы Президентінің 2010 жылғы 19 наурыздағы № 957 Жарлығына толықтыру енгізу туралы» Қазақстан Республикасы Президентінің 2014 жылғы 1 тамыздағы № 874 Жарлығы

## АНЫҚТАМАЛАР, БЕЛГІЛЕУЛЕР МЕН ҚЫСҚАРТУЛАР

Осы диссертацияда тиісті анықтамалары бар келесі терминдер пайдаланылады

**Мемлекеттік-жеке меншік әріптестік** - теориялық-әдіснамалық бағыттың контексінде, ұлттық экономиканың мемлекеттік секторының инфрақұрылымдық дамуы саласындағы міндеттерді бірлесе шешу үшін жеке меншік секторды тартуға байланысты мемлекет пен бизнестің ұзақ мерзімдік экономикалық қарым-қатынастар жүйесі.

**Мемлекеттік-жеке меншік әріптестік** - ғылыми-тәжірибелік бағыттың контексінде, дәстүрлі түрде мемлекеттің қарауында болып келетін салалардағы мемлекет пен бизнестің өзара әрекеттестігінің ұзақ мерзімдік контрактілік формалары мен әдістерінің жиынтығы.

**Мемлекеттік-жеке меншік әріптестік** - қоғамдық-саяси бағыттың контексінде, қоғамның ұзақ мерзімдік дамуының ортақ (бірлескен) мақсаттарына қол жеткізу үшін мемлекеттік және корпоративтік саясаттың құралдарының көмегімен барлық ресурстарды (қаржылық, өндірістік, ақпараттық, еңбек) біріктіру негізіндегі қоғам, мемлекет және бизнестің институалданған альянсы.

ҚР	–	Қазақстан Республикасы
МЖӘ	–	Мемлекеттік-жеке меншік әріптестік
РҒІ	–	Жеке қаржылық бастама
БҰҰ	–	Біріккен Ұлттар Ұйымы
ЕО	–	Еуропалық Одақ
ЭЫДҰ	–	Еуропа экономикалық ынтымақтастық және даму ұйымы
ХҚК	–	Халықаралық қаржы корпорациясы
ХВҚ	–	Халықаралық валюта қоры
ЕҚҚДБ	–	Еуропалық қайта құру және даму банкі
АДБ	–	Азия даму банкі
ТМД	–	Тәуелсіз Мемлекеттер Достастығы
АҚШ	–	Америка Құрама Штаттары
АҚ	–	Акционерлік қоғам
ТҰК	–	Трансұлттық корпорация
ЖІӨ	–	Жалпы ішкі өнім
ГФР	–	Германия Федеративтік Республикасы
ҚХР	–	Қытай Халық Республикасы
БҚО	–	Батыс Қазақстан облысы
ОҚО	–	Оңтүстік Қазақстан облысы
СҚО	–	Солтүстік Қазақстан облысы
ТШИ	–	Тікелей шетелдік инвестиция
КСРО	–	Кеңестік Социалистік Республикалар Одағы
РФ	–	Ресей Федерациясы
РМК	–	Республикалық мемлекеттік кәсіпорын

РМҚК	–	Республикалық мемлекеттік қазыналық кәсіпорын
ЖЭЦ	–	Жылу электроцентралі
ЖЭС	–	Жылу электр станциясы
ГЭС	–	Гидро электр станциясы
БАӘ	–	Біріккен Араб Әмірліктері
ҚТҚ	–	Қатты тұрмыстық қалдықтар
ТҮКШ	–	Тұрғын үй-коммуналдық шаруашылығы
ТҚКС	–	Техникалық қызмет көрсету станциясы
ТЭН	–	Техника-экономикалық негіздеме
ЕкКӘ	–	Ең кіші квадраттар әдісі

## КІРІСПЕ

**Зерттеу тақырыбының өзектілігі.** Еліміздің дамыған 30 елдің қатарына кіруі, үдемелі индустриалдық-инновациялық даму, экономиканы әртараптандыру бойынша белгіленген міндеттерді шешу, сондай-ақ стратегиялық басымдықтарды табысты іске асыру үшін қолайлы инвестициялық ахуалды қалыптастырудың маңызы жоғары. Әлемдік нарықтағы өзгермелі жағдай мен бюджеттік ресурстардың шектеулілігі ел экономикасына инвестиция тартудың жаңа механизмдерін әзірлеуді қажет етеді. Осыған байланысты мемлекет пен жеке меншік сектордың өзара үйлесімділігін қамтамасыз ету, тиімді әріптестік қатынастарды дамыту және ірі инфрақұрылымдық жобаларды жүзеге асыру кезінде мемлекет пен бизнестің өзара әрекеттестігін дамыту мен жетілдіру қазіргі кездегі өзекті мәселелердің бірі болып отыр.

Қазақстан Республикасының Президенті Н.Назарбаев өзінің «Қазақстан – 2050» Стратегиясы - қалыптасқан мемлекеттің жаңа саяси бағыты» атты Жолдауында Қазақстанның жаңа саяси бағыттарының бірі «ұлттық экономикамыздың жетекші күші – кәсіпкерлікті жан-жақты қолдау» екендігін айта отырып, «мемлекеттік-жекеменшік әріптестігі принципіне негізделген сенімді диалог құру үшін бизнесті топтастыруды жалғастыру керек, ол бұл жаңа стратегияны іске асыруда кең ауқымды және барлық кәсіпкерлердің тартылуы міндетін шешіп береді» деп көрсеткен болатын [1]. Әртүрлі мемлекеттік және салалық бағдарламаларды, ұзақ мерзімді стратегияларды тиісті деңгейде жүзеге асыру кезінде де мемлекеттік-жеке меншік әріптестік үлгісін қолдану айтарлықтай жақсы нәтижелерге жетуге мүмкіндік береді. Осы тұрғыдан алғанда зерттеу тақырыбы қазіргі кездегі өзекті мәселелердің біріне арналған және ғылыми-тәжірибелік құндылығы жоғары деп айтуға болады.

Мемлекеттік-жекеменшік әріптестік механизмін қолдану арқылы мемлекет халыққа қызмет көрсету функциясын ғана емес, сондай-ақ тәуекел мен жауапкершіліктің бір бөлігін жеке бизнеске өткізіп береді. Мұндай механизмді іске асыру арқылы бюджет ауыртпалығын төмендетуге, бизнестің мемлекеттік активтерді басқаруға қатысуына, жаңа инвестиция көздерін тартуға және мемлекет пен бизнестің өзара әрекеттестігінің ұтымды үлгісін енгізуге қол жеткізіледі.

Сондықтан, шаруашылық қатынастардағы мемлекет пен жеке меншік бизнестің өзара функционалды әрекетін жетілдіруге деген қажеттілік «мемлекеттік-жеке меншік әріптестіктің» теориялық және тәжірибелік аспектілерін ғылыми тұрғыда тереңінен зерттеуді талап етеді.

**Тақырыптың ғылыми зерттелу дәрежесі.** Экономикадағы мемлекеттік және жеке меншік секторлардың өзара әрекеттестігінің теориялық аспектілерін зерттеу кезінде А.Монкретьен, Ф.Кенэ, А.Р.Ж.Тюрго, А.Смит, Д.Рикардо, С.Сисмонди, Ж.Б.Сей, К.Маркс, Дж.М.Кейнс, Д.Дьюи, М.Фридмен, А.Маршалл, Дж.С.Милль, А.Пигу, Ф.Хайек, Р.Лукас, Т.Серджент, Д.Мут, Б.Ойкен, А.Лаффер, М.Фельдстайн және т.б. ғалымдардың еңбектері

мемлекеттік-жеке меншік әріптестік ұғымының пайда болуының негізгі алғышарттарын қалыптастырды. Ал, мемлекеттік-жеке меншік әріптестіктік мәселесінің теориялық және тәжірибелік негіздерін қалыптастыруға Э.Сава, Х.Ван Хам, Ю.Коппенян, Э.Кляйн, Г.Тайсман, М.Джеррард және т.б. шетелдік ғалымдар өзіндік үлес қосқан. Сонымен қатар оның жекелеген аспектілері ресейлік ғалымдар В.Г. Варнавскийдің, Р.А.Баженовтың, М.А.Дерябинаның, М.Вилисовтың, К.Феоктистовтың, В.Фильченковтың, А.Спиридоновтың және т.б. еңбектерінде көрініс тапқан.

Мемлекет пен бизнестің өзара әрекеттестігі, мемлекеттік-жеке меншік әріптестік жүйесінің қалыптасуы, дамуы, теориялық және тәжірибелік мәселелері бірқатар отандық ғалымдардың, атап айтқанда Ж.Әбиесов, А.Бейсембинова, Б.К.Каримов, А.Қ.Қошанов, Қ.Р.Қасенов, Қ.О.Оқаев, С.Ы.Өмірзақов, М.Халитова, Т.Матаева, А.Базарбаев, Ш.Чиканаев және т.б. ғылыми еңбектерінде қарастырылған.

Алайда, зерттеу тақырыбының теориялық-әдістемелік және тәжірибелік негіздерінің жекелеген аспектілері әлі де болса тереңінен зерттеуді қажет етеді. Мемлекеттік – жеке меншік әріптестік жүйесінің ұлтық экономикадағы маңызы мен рөлінің жоғары болуы, оны ұтымды қолдана білу, билік пен бизнестің өзара тиімді қарым-қатынасын қалыптастыру мен дамыту қажеттілігі және өзге де жағдайлар зерттеу жұмысының мақсаты мен міндеттерін анықтауға мүмкіндік береді.

**Зерттеудің мақсаты мен міндеттері.** мемлекеттік-жеке меншік әріптестіктің теориялық-әдістемелік негіздерін зерттеу, қалыптасу мен даму тенденцияларына талдау жасау және тәжірибелік тұрғыда сараптау арқылы перспективалы даму бағыттарын айқындау, ғылыми негізделген тұжырымдар мен ұсыныстар жасау.

Анықталған мақсатқа сәйкес келесідей міндеттерді шешу қарастырылады:

- экономикадағы мемлекеттік және жеке меншік секторлардың мемлекеттік-жеке меншік әріптестік құру жолымен интеграциялануының теориялық алғышарттарын анықтау;

- мемлекеттік-жеке меншік әріптестіктің теориялық-әдістемелік аспектілерін нақтылау және толықтыру;

- мемлекеттік-жеке меншік әріптестіктің шетелдік озық тәжірибелерін зерттеу;

- Қазақстанда мемлекет пен бизнес арасындағы қатынастарға мемлекеттік-жеке меншік әріптестіктің формаларын енгізу қажеттілігін негіздеу;

- Қазақстан Республикасындағы мемлекеттік-жеке меншік әріптестіктің даму тенденцияларын анықтау;

- әлемдік және отандық тәжірибе негізінде Қазақстан Республикасындағы мемлекеттік-жеке меншік әріптестіктің стратегиялық басымдықтарын айқындау;

- елдегі мемлекеттік-жеке меншік әріптестікті дамыту мен қолдану механизмін жетілдіру бойынша ұсыныстар әзірлеу.

**Зерттеу объектісі** – Қазақстан Республикасындағы мемлекеттік-жеке

меншік әріптестік.

**Зерттеу пәні** - мемлекеттік-жеке меншік әріптестіктің (МЖӘ) дамуы негізінде мемлекет, бизнес және қоғам арасында пайда болатын әлеуметтік-экономикалық қатынастар.

**Диссертациялық зерттеудің теориялық-әдіснамалық негізін** мемлекет пен бизнестің өзара әрекеттестігінің теориялары, мемлекеттік-жеке меншік әріптестік мәселелері бойынша шетелдік және отандық ғалымдардың зерттеулері, халықаралық ғылыми-тәжірибелік конференциялардың материалдары құрайды. Зерттеу жұмысында жүйелік тәсіл, экономикалық және статистикалық талдау, салыстыру, диалектикалық әдістер қолданылды.

**Зерттеудің гипотезасы** – мемлекеттік-жеке меншік әріптестік Қазақстанның экономикалық стратегиясының құрамдас бөлігі бола отырып, ел дамуының стратегиялық мақсаттарына жетуге септігін тигізеді.

**Зерттеудің ақпараттық базасы** заңнамалық актілер, Қазақстан Республикасы Президентінің жолдаулары, Қазақстан Республикасы ұлттық экономика министрлігінің Статистика комитетінің мәліметтері, жетекші экономистердің – теоретиктер мен тәжірибешілдердің еңбектері, алыс және жақын шетел басылымдарындағы ғылыми және тәжірибелік мақалалар, сонымен қатар ізденушінің диссертациялық жұмыста алынған экономикалық нәтижелері болып табылады.

**Зерттеу жұмысының ғылыми жаңалығы:**

Елімізде мемлекеттік-жеке-меншік әріптестіктің теориялық мәселелерін зерттеу, тәжірибелік негіздерін талдау және жүргізілген ғылыми-зерттеулер нәтижесінде келесідей ғылыми жаңалықтар анықталды:

- экономиканың мемлекеттік және жеке меншік секторларының интеграциялануының теориялық алғышарттары белгіленді, осының негізінде олардың мемлекеттік-жеке меншік әріптестік нысанында өзара әрекеттесу қажеттілігі негізделді;

- отандық және шетелдік теория мен тәжірибенің ерекшеліктерін зерттеу негізінде «мемлекеттік-жеке меншік әріптестік» ұғымына қатысты авторлық көзқарас ұсынылды;

- Қазақстанның экономикалық стратегиясының құрамдас бөлігі ретінде МЖӘ-ті дамыту қажеттілігі негізделді;

- Қазақстан Республикасындағы мемлекеттік-жеке меншік әріптестіктің даму тенденциялары және стратегиялық басымдықтары айқындалды;

- МЖӘ негізінде енгізілетін ақылы автомобиль жолдарына сұранысты болжаудың жаңа әдістемесі жасалды және ұсынылды.

**Қорғауға шығарылатын негізгі тұжырымдары:**

- мемлекеттік және жеке меншік секторлардың мемлекеттік-жеке меншік әріптестік үлгісінде интеграциялануының теориялық алғышарттарының анықталуы;

- теориялық аспектіде жүргізілген зерттеулер нәтижесінде «мемлекеттік-жеке меншік әріптестікке» авторлық анықтамасы;



- Қазақстандағы экономикалық дамудың қазіргі жағдайында МЖӘ-ті дамыту қажеттілігінің негізделуі;

- Қазақстан Республикасында мемлекеттік-жеке меншік әріптестіктің қалыптасуы мен даму жағдайын кешенді талдау негізінде оны дамытудың стратегиялық басымдықтарының айқындалуы;

- МЖӘ негізінде пайдалануға берілетін ақылы автомобиль жолдарына сұранысты болжаудың жаңа әдістемесі.

### **Зерттеу жұмысының ғылыми және тәжірибелік маңызы.**

Диссертацияда алынған ғылыми нәтижелердің елімізде мемлекеттік-жеке меншік әріптестікті дамытуда теориялық және ғылыми-тәжірибелік маңызы жоғары.

Диссертация тақырыбы Қазақстан Республикасында мемлекеттік-жеке меншік әріптестікті дамыту жөніндегі 2011–2015 жылдарға арналған бағдарламаны іске асырумен процестерімен тығыз байланысты. Жұмыста ұсынылған тәжірибелік ұсыныстар Қазақстан Республикасындағы мемлекеттік-жеке меншік әріптестіктің нормативтік-құқықтық базасын жетілдіру, бағдарламалық және нормативтік құжаттарды әзірлеу, сондай-ақ инфрақұрылымдық жобаларды іске асыру кезінде қолданбалы сипатқа ие болады. Автор қол жеткізген ғылыми нәтижелер елімізде мемлекеттік-жеке меншік әріптестікті дамыту, өңірлік бағдарламаларды әзірлеу, сондай-ақ, 5B050600 – Экономика мамандығы бойынша оқу курстары мен оқу құралдарын дайындау кезінде, оқу процесінде пайдаланылуы мүмкін.

Зерттеудің теориялық мәні мемлекеттік-жеке меншік әріптестіктің дамуының әдіснамалық негіздерін толықтырудан көрініс табады және экономиканың мемлекеттік және жеке меншік секторларының интеграциялануының теориялық алғышарттары белгіленуінен, экономикалық ғылымдарда «МЖӘ» терминін қолданудың мүмкіндіктері мен шектеулері туралы авторлық көзқарас ұсынылуынан тұрады.

**Жұмыстың негізгі нәтижелерінің апробациясы.** Диссертациялық жұмыстың негізгі нәтижелері келесідей халықаралық, республикалық конференцияларда баяндалды:

- «Қазақстан экономикасы тәуелсіздіктің 20 жылында: теория, тәжірибе және басымдықтары» деген тақырыпта Қазақстан Республикасы тәуелсіздігінің 20 жылдығына арналған жас ғалымдардың, магистранттар мен студенттердің республикалық ғылыми-тәжірибелік конференция (Алматы, Т.Рысқұлов атындағы ҚазЭУ, 2011);

- Халықаралық ғылыми форум VI Рысқұлов оқулары. «Жаһандық қаржылық тұрақсыздық жағдайындағы Қазақстанның әлеуметтік-экономикалық модернизациясы» халықаралық ғылыми-тәжірибелік конференциясы (Алматы, Т.Рысқұлов атындағы ҚазЭУ, 2012);

- «Қазақстанның азық-түлік қауіпсіздігі: қазіргі жағдайы және болашағы» халықаралық ғылыми-тәжірибелік конференциясы (Семей, Шәкәрім атындағы Семей мемлекеттік университеті, 2012);

- «Экономиканы модернизациялау жағдайында Қазақстанның дамуының басым бағыттары» жас ғалымдардың, магистранттар мен студенттердің республикалық ғылыми-тәжірибелік конференция (Алматы, Т.Рысқұлов атындағы ҚазЭУ, 2012);

- «Шексіз бизнес: жетістік қадамдары» атты халықаралық ғылыми-тәжірибелік конференциясы (Алматы, Т.Рысқұлов атындағы ҚазЭУ, 2013);

- «Қазіргі кездегі Қырғыз Республикасының экономикалық дамуының проблемалары мен перспективалары» халықаралық ғылыми-тәжірибелік конференциясы (Бішкек, Жүсіп Баласағұн атындағы Қырғыз ұлттық университеті, 2013);

- «Алдыңғы қатарлы ғылымның жаңалықтары» X-халықаралық ғылыми-тәжірибелік конференциясы (София, 2014);

- «Автомобиль жолдары және көлік техникалары: проблемалары және даму болашағы» атты халықаралық ғылыми-практикалық конференция (Алматы, Л.Б.Гончаров атындағы Қазақ автомобиль-жол академиясы, 2014);

- «Ғылым, білім және өндіріс – «Қазақстан – 2050» стратегиясының жетекші факторлары» (№6 Сағынов оқулары) халықаралық ғылыми-практикалық конференциясы (Қарағанды, Қарағанды мемлекеттік техникалық университеті, 2014);

- «Өзекті ғылыми жетістіктер – 2014» X-халықаралық ғылыми-тәжірибелік конференциясы (Прага, 2014);

- «Еңбек нарығы: бүгінгі күні мен келешегі» халықаралық ғылыми-тәжірибелік конференция (Алматы, Халықаралық Бизнес Университеті, 2014).

**Зерттеу нәтижелерін енгізу.** Зерттеудің нәтижелері «Шығыс Қазақстан облысының өңірлік мемлекеттік-жеке меншік әріптестік орталығы» АҚ-ның әдіснамалық қызметінде енгізілген және қолданыс тапқан (Қосымша А – диссертациялық зерттеудің нәтижелерін енгізу туралы акт).

**Зерттеу нәтижелерінің жариялануы.** Диссертацияның тақырыбы бойынша жалпы көлемі 8,96 б.т. құрайтын 20 ғылыми мақала баспаға шығарылды. Соның ішінде 1 мақала Scopus компаниясының деректер базасына кіретін халықаралық ғылыми журналда, 6 мақала Білім және ғылым саласындағы бақылау комитеті ұсынатын ғылыми басылымдарда, 9 мақала халықаралық конференциялар материалдарында, оның ішінде 3 мақала шетелдік конференциялар материалдарында, 1 мақала шетелдік ғылыми басылымда және 3 мақала өзге басылымдарда жарияланды.

**Диссертациялық жұмыстың құрылымы.** Диссертация кіріспе, үш бөлім, қорытынды, пайдаланылған әдебиет тізімі және қосымшалардан тұрады. Жұмыста барлығы 38 кесте, 21 сурет және 14 формула бар

# 1 МЕМЛЕКЕТТІК-ЖЕКЕ МЕНШІК ӘРІПТЕСТІКТІҢ ТЕОРИЯЛЫҚ МӘСЕЛЕЛЕРІ

## 1.1 Экономиканың мемлекеттік және жеке меншік секторларының өзара әрекеттестігінің теориялық аспектілері

Ғылыми әдебиеттерде экономиканы секторларға бөлудің әртүрлі классификациялары қарастырылған. Солардың ішінде экономиканы меншік формаларына қарай мемлекеттік және жеке меншік сектор деп бөлетін жіктеу де кеңінен пайдаланылады. Бұл жіктеу бойынша, мемлекеттік сектор – мемлекеттің меншігінде болатын және мемлекеттік органдармен басқарылатын кәсіпорындардың, ұйымдардың, мекемелердің жиынтығы.

Мемлекеттік сектор мемлекеттің иелік ететін барлық экономикалық ресурстарды, экономиканы мемлекеттік реттеуді қамтамасыз ететін барлық ұйымдарды қамтиды. Бұларға мемлекеттік бюджет, мемлекеттік өндірістік кәсіпорындар, басқару, денсаулық сақтау, білім беру, қорғаныс саласындағы мемлекеттік ұйымдар жатады.

Экономиканың жеке меншік секторы — елдің экономикасының мемлекеттің бақылауына жатпайтын бөлігі. Жеке меншік секторды үй шаруашылықтары және жеке меншік капиталға тиесілі фирмалар құрайды [2].

Мемлекеттік сектордың кез келген елдің экономикасындағы маңызы зор екендігі сөзсіз. Оның маңыздылығы ел ішіндегі және мемлекеттен тыс жерлердегі көптеген әлеуметтік-экономикалық байланыстарға қатыстылығымен сипатталады. Қазіргі нарықтық қатынастар бүгінгі деңгейге жету жолында көптеген өзгерістерге ұшырады, соған қарамастан мемлекеттің алатын рөлінің маңыздылығы ерекше екендігі даусыз. Мемлекеттік басшылық тарапынан лайықты жағдайлар жасалғандықтан, кез келген дамыған елде мықты жеке меншік секторы болу қажеттілігі туындайды. Ал, осы жасалған жағдайларға жауап ретінде мемлекет жеке меншік секторды жұмысқа тартып қана қоймай, қажетті жағдайда одан жалпыұлттық аумақтағы істер мен жобаларды орындауды талап етуге құқылы. Экономиканың мемлекеттік және жеке меншік секторларының өзара әрекеттестігінің теориялық аспектісін зерттеу бүгінгі таңдағы өзекті міндеттердің бірі болып табылады.

Қазіргі кездегі шаруашылық жүргізу жағдайында қоғамдық өндірістің инновациялық моделін қалыптасыру қажеттілігі мемлекет пен бизнестің келісе отырып өзара әрекеттесуінің маңызының өсуін талап етуде. Бұл өз кезегінде әлеуметтік-экономикалық даму барысындағы субъектілер мүдделерінің қарама-қайшылығының тепе-теңдігін қамтамасыз етеді. Соңғы жылдарда жинақталған тәжірибелер дәлел болғандай, әлеуметтік-экономикалық дамудың әлеуетін белсендірудің ең басты механизмдерінің бірі мемлекеттік-жеке меншік әріптестік болып табылады. Бұндай ынтымақтастық – әлемдік шаруашылық жүргізудегі біршама жана құбылыс болып табылады, әрі мемлекет меншігін басқарудың тиімділігін арттыруға қабілетті мемлекет пен бизнестің өзара әрекеттестігінің үрдісінің кеңеюін және формаларының күрделене түсуін сипаттайды.

Экономика ғылымдарының пайда болуының алғашқы кезеңінен бастап, көптеген ғалымдар экономиканы басқарудағы мемлекеттік және жеке меншік секторларының тиімді арақатынасы жайлы өз көзқарастарын білдіріп отырған болатын. Дегенмен, түрлі ғылыми мектеп өкілдерінің пікірлерінің көбіне бір-біріне кереғар келіп отырғанына қарамастан, олардың барлығы дерлік экономиканы мемлекеттік реттеу дәрежесін анықтау және оның жеке меншік секторға әсері мәселесін түрліше қырынан жан-жақты зерттеген болатын. Яғни, олар мемлекеттік және жеке меншік секторларды антогонистер ретінде қарастырды. Тек XX ғасырдың екінші жартысында ғана мемлекет пен бизнес ынтымақтастығының мемлекеттік-жеке меншік әріптестікке айналуының алғашқы ғылыми концепциясы пайда бола бастады.

Ең бірінші өркениеттерден бастап, мемлекет қоғамдық-саяси және экономикалық өмірге өзінің зор ықпалын тигізіп отырды. Бұл тармақталған ирригациялық жүйенің құрылуынан және басқарудың мығым бюрократиялық аппаратының (ежелгі шығыс деспотизмінің) пайда болуынан бастап, жеке меншік құқығының заңнамалық бекітілуіне және мемлекеттік басқарудың (антикалық кезеңнің) демократиялық негіздерінің құрылуына әсер етуінен көрініс табады. Ортағасырлық кезеңде мемлекеттік биліктің «құдайылық» сипаты жайлы тезис кең таралып, діни-шіркеу ақсүйектері мен мемлекеттік аппарат басшылары құрамының бірігу процесі орын алған болатын. Капиталдың алғашқы қордалана жинақталу дәуірі Еуропаны «феодалдық ұйқыдан оятып», мемлекеттің экономикадағы рөлінің артуын едәуір күшейте түсті.

Экономиканың мемлекеттік және жеке меншік әрекеттестігіне байланысты кейбір көзқарастар А.Монкретьеннің еңбектерінде ашып көрсетілді. Онда автор мемлекеттің экономикалық рөлін төмендегідей пікірлер бойынша түйіндейді [3, б.27]:

- сыртқы экономикалық қатынастарды реттеу аясы протекционистік тұрғыдағы негізге сүйене отырып, импорттық шикізаттың және экспорттық дайын өнімнің кедендік ең төменгі және өндіріс өнімдерінің импорты мен шикізат ресурстарының экспортының ең жоғарғы тарифтерін қолдануды қарастырады;

- өнім сапасына, жұмысшылардың саны мен біліктілігіне мемлекеттік бақылауды ендіру және құрылған мануфактураларға айрықша жеңілдіктер мен жеке монополиялық құқық беру арқылы ішкі өнеркәсіптік өндірісті мемлекеттік реттеу;

- мемлекет тарапынан міндетті қолдау мен ынталандыруды іске асырып, сыртқы сауданы жеке және мемлекеттік капиталмен белсенді түрде монополизациялау;

- ақша жүйесі мен ақша айналымын бақылау.

Экономика ғылымдарының классикалық мектебі өкілдерінің ғылыми зерттеу нәтижесінің негізінде мемлекеттің экономикалық нарықтағы орнын шектеу ұсынылған болатын. Бұл капиталдың сыртқы саудадан өнеркәсіп өндірісі саласына ауысуына байланысты капитализмнің, еркін бәсекелестіктің

сәтті дамуына, машиналық индустрияның өмірге келуіне орай келді. А.Смиттің «Табиғат және халықтар байлығының себептері туралы зерттеу» атты еңбегінде ұсынған концепциясына орай «минималды мемлекет» жайлы пікір ұстанылды.

А.Смиттің ойынша мемлекеттің басты міндетіне жататыны: сыртқы басқыншылықтан қорғау (қорғаныс қабілеттілігін қолдау); ішкі зорлық-зомбылық пен әділетсіздіктен қорғау (құқықтық тәртіпті қамтамасыз ету); сот әділдігін қамтамасыз ету; қоғамның барша мүшелеріне қоғамдық игілікті ұсына білу; осы аталған үш функция іске асырылуы үшін салық жинау [4, б.34].

Классикалық мектептің соңғы өкілі саналатын Дж.Милль бұған мемлекеттің экономикалық функциясын қарастыруды қосып, жеке меншік құқығы кезінде туындайтын индивидуализм мен қиянат етушілікті еңсеріп, қоғамдық байлықты бөлуді жетілдіруді ұсынды [5, б.46]. Дж.Милль, еркін бәсекелестікті тиімді ете түсумен қатар, институционалдық реформаларды жүргізуді, қоғамның әлеуметтік-экономикалық дамуы (ғылымның дамуы, өндірістік және әлеуметтік инфрақұрылымдарды түзу, кәсіподақ және кооперативтік қозғалыстарға түрткі болу, мұрагерлік құқығын шектеуге және де сол сияқтылар) мәселесін шешуде мемлекеттің қатысуын белсендіруді қажет деп есептеді.

Үстем басымдыққа ие болған мемлекеттің араласуының механизмдері мен шектері туралы классикалық түсінік өзінің идеялық қарсыластарының зерттеулерінде балама көзқарастардың туындауына әкеп соқты. Мысалы, капитализмді ұсақ тауарлық ұстаным тұрғысынан сынаған экономистер классикалықтан өзгешеленетін, әрі өзара бір-біріне қайшы көзқарастарын мәлім етті. Оның ішінде, П.Прудон әлеуметтік институт ретінде мемлекеттен түбегейлі бас таруды, ақшасыз айналым мен пайызсыз несиені ұйымдастыру арқылы жасалған реформаның көмегімен “капитал мен еңбек теңестіріліп, қоғам үкіметті еш керек етпейтін дербес өмір сүруге көшетін” қоғам түзілетінін сөз етсе, С.Сисмонди өз кезегінде мемлекеттің экономикалық қарым-қатынастағы, әсіресе, әлеуметтік саладағы реттеуін өрістетудің қажеттілігіне назар аударды. Өйткені, халықтың әл-ауқаты - бұл мемлекеттің араласуының мақсаты, әрі саяси экономиканы зерттеудің объектісі дегенді алға тартты. Байқағанымыздай, бұндай интерпретациядағы ғалымның көзқарасы мемлекет пен бизнестің өзара қарым-қатынасының мемлекеттік-жеке меншік формасындағы заманауи тәсіліне ұқсайды [6, б.59].

К.Маркс те мемлекет пен бизнестің өзара қарым-қатынасы туралы өзінің дәлелді көзқарасын алға тартты. Ол классикалық мектептің экономикалық либерализмін сынаған болатын. «Тәлімдік протекционизм» концепциясында экономикалық саясат мәселелеріне түбегейлі жаңаша рең беріп, экономикалық теория мен мемлекеттік реттеудің «ұлттық сипатын» қалыптастыру қажеттілігін дәлелдеді. Ұлттық экономика дамуының ерекшеліктерін, ділін, дәстүрлерін, ғұрыптарын, табиғи және географиялық жағдайларын ескеретін саяси және экономикалық тұрғыдан әлеуетті монархиялық мемлекет – мемлекет ішіндегі экономикалық қарым-қатынастардың құрылуының ең үздік формасы [7, б.106].

Айта кетер жәйт, марксизмнің экономикалық теориясы мемлекет пен бизнестің әріптестігі мәселесінде өте айнымалы сипатта болды. Бір жағынан – мемлекет жалдамалы жұмысшыларды қанауға негізделген зорлық-зомбылық аппараты деп танылса, екінші жағынан – таптардан жоғары тұратын институция ретінде қарастырылды. Таптардан жоғары тұратын институция ретіндегі мемлекет әділетті экономикалық тұрмысты іске асыруға көшу барысында мемлекеттік меншікке жаппай өтуді, жер мен мүлікті мемлекет иелігіне алуды іске асырады, сонымен қоса, жекеменшік құқығын жояды, содан соң экономиканы басқару тізгінін толық қолға алып, еңбекшілердің экономикалық мүддесінің іске асуын қамтамасыз етеді деп ұғынылды.

Мемлекет пен бизнестің өзара әрекеттестігіне қатысты ретроспективалық жағынан өте маңызды ойды А.Маршалл түйіндеді [8]. Ол экономикалық либерализмді, индивидтердің өндірістік және коммерциялық іс-әрекеттеріне мемлекеттің араласпауы идеясын, экономикалық субъектілердің рационалды іс-әрекеті турасындағы тезисті ұстанды. Нарық жүйесіндегі негізгі буын болып саналатын еркін кәсіпкерлікті мемлекеттің қолдауының қажеттілігін ерекше атап көрсетіп, мемлекеттік экономикалық саясаттың антимонополиялық бағытта жүргізілуін талап етті.

XIX ғасырдың соңы мен XX ғасырдың басында экономикалық жүйенің жаңа кезеңіне өту орын ала бастады. Бұл кезең монополиялық түзілімдердің пайда болуымен және дамуымен, шаруашылықтың барша салаларында капиталдың барлық түрлерінің шоғырлануымен және орталықтануымен байланысты болатын. XIX ғасырдың соңынан бастап көптеген елдерде мемлекеттің экономикалық функциясының бірте-бірте арта түсуі орын ала бастады. Бұл мемлекеттің экономикалық рөлінің күшеюіне әкеліп соқты. Ендігі жерде экономистердің осы тенденцияны теориялық тұрғыдан негіздеуге деген ұмтылысы негізгі екі бағытпен дамыды:

- Т.Веблен институционализмнің «әлеуметтік бақылау» идеясын ұстанды. Бұл идея индустриалдық дәуірдің орнауын жеделдету мақсатында мемлекеттің экономикалық процеске араласуын қарастыратын. Экономика ғылымы шеңберінде институционалдық теория формалды және бейформалды «институттарды» және олардың даму эволюцияларын зерделеуге кірісті. Бұл институттарға мемлекет те жатқызылды;

- Дж.Кейнс жаңа макроэкономикалық негізде құрылған экономиканы реттеудің мемлекеттік кең көлемді жүйесінің қажеттілігін көрсетті.

Дж.Кейнс экономиканы мемлекеттік реттеудің қажеттілігін негіздеді. Мемлекеттің араласуының алға қойған мақсаты - капиталдың пайда әкелуін қамтамасыз ету, жұмыссыздықтың, өмір сүру деңгейінің төмендеуінің, инфляцияның, тағы да басқа құбылыстардың нәтижесінде туындайтын әлеуметтік жарылыстардың алдын алу. Дж.Кейнстің пікірі бойынша, мемлекет өз жауапкершілігіне тек қана өндіріс жағдайын, жиынтық сұраныстың қалыптасуын ғана емес, сонымен бірге, жұмыспен қамту саласындағы жағдайды, еңбек ресурстарын пайдалануды, халықтың табыстарын реттеуді де алуы тиіс [9].

Мемлекеттің экономикалық рөлі туралы кейнстік тұжырымның негізінде қоғамда жасалған игіліктерді өткізуді қамтамасыз ететін тиімді сұранысты қалыптастыру мәселесі тұрады. Экономиканың дағдарыстық жағдайы Дж.Кейнсті игіліктерді өткізу мәселесін шешуде түбегейлі жаңаша қадам жасауға және мемлекеттік реттеудің бағыттарын кеңейтуге итермеледі. Кейнс теориясындағы негізгі тұжырым – бұл мемлекеттің экономикаға белсенді араласуының қажеттілігі, дағдырысқа қарсы реттеуді іске асыру, жиынтық сұранысты, сондай-ақ, әлеуметтік саясатты басқару. «Мемлекет,-деп жазады Дж.Кейнс,- тұтынуға деген бейімділікке өзінің жетекшілік әсерін ішінара сәйкес салық жүйесі арқылы, ішінара пайыздық норманы тиянақтау арқылы, ішінара басқа да тәсілдер арқылы іске асыруы тиіс». Яғни, мемлекеттік ықпал етудің басты тәсілдері мен құралдары ретінде жиынтық сұранысты ынталандыру белгіленді. Бұл үшін несиенің есептік ставкасын азайту, мемлекеттік сатып алуды кеңейту, халық табысы өсуінің факторы ретінде жұмыспен қамту деңгейін жоғарылату, рационалды фискалдық саясат жүргізу арқылы инвестициялық іс-әрекетті ынталандыруды іске асыру ұсынылды. Кейнс теориясына сәйкес, жиынтық сұраныс өндіріс деңгейін және сәйкесінше жұмыссыздық деңгейін анықтайды. Жиынтық сұранысты арттыру үшін үкімет сатып алушылық қабілетті арттыру мақсатында өз шығынын көбейтіп, салықты азайту керек. Жиынтық сұраныстың жоғары деңгейі мен инфляцияның қатерлі ауқымына жеткен шақта, керісінше, «фискалдық рестрикцияға» жүгіне отырып, шығындарды қысқарту немесе табыстарды азайту қажет. Міне, осы көзқарастар көп жағдайда сол дәуірдің экономикалық пікірінің дамуы мен қандай бағыт ұстанғанын айқындап берді. Мысалға, америкалық экономист Д.Дьюи: «қазіргі қоғамда салық кіріс кіргізу көзі емес, ең бастысы – реттеуші қызметін атқарушы тетік» деп мәлімдейді [4, б.37].

Дж.Кейнстің идеясы негізінде құрылған экономикалық саясат көптеген елдердің дағдарыстан шығуына сеп болды. Атап айтсақ, АҚШ үкіметі 30-шы жылдарда орын алған депрессияны еңсеру үшін жеке кәсіпкерліктің мүдделерін айтарлықтай мөлшерде қоғамдық және ұлттық мүддеге бағындырды. АҚШ-тағы қатаң мемлекеттік реттеуші саясат депрессиядан кейін жаңа реттеушілік нормаларды бекітті. Бұл нормалар банктерге өндірістік және коммерциялық компаниялардың акцияларын сатып алуға тыйым салудан, депозиттер бойынша пайыз төлеуден, инвестициялық несиелендіруден көрініс тапты. Мемлекеттік бақылауды күшейту үшін Депозиттерді сақтандырудың федералдық корпорациясы, Құнды қағаздар бойынша Комиссия, мамандандырылған мемлекеттік банк мекемесі құрылды.

Енді Г.Фелдстайн және А.Лафферлердің мемлекет пен бизнестің өзара әрекеттестігіне қатысты көзқарастарын қарастырайық. Олардың теориялары бойынша, бизнеске мемлекеттің араласуы ең төмен деңгейде болуы керек. Олардың пікірлерінің Дж.Кейнстің көзқарасынан өзгешелігі, аталған ғалымдар жиынтық сұранысты ғана емес, жиынтық ұсынысты да ынталандыруды ұсынады. А.Лаффердің пікірінше, мемлекеттің саясаты кәсіпкерлік іс-әрекетті және нарықтың либералдануы арқылы жиынтық ұсынысты ынталандырумен,

бәсекелестікті дамытумен, салықты азайтумен шектелуге тиіс. Жеңілдіктерді, ең алдымен салық жеңілдігін беру, тек қана жиынтық ұсынысты арттырып қоймай, сонымен қатар, бюджетке түсетін салық түсімдерін де арттыруға көмектеседі [5]. Бұған қатысты дәлел ретінде салық түсімі мен салық ставкасы арасындағы тәуелділікті түсіндіретін Лаффер қисығы кең қолданысқа ие болды. Бұл қисыққа сәйкес, салық түсімі салық ставкасының белгілі бір деңгейіне дейін ғана артады. Кейін ставканы одан жоғары көтеретін болса, онда салықтың түсуі азаяды.

Мемлекет пен бизнестің өзара әрекеттестігіне қатысты көзқарастардың дамуы тұжырымдары бір-біріне жуықтау болып келетін Р.Лукас, Т.Серджент және Д.Муттың еңбектерінде көрініс тапты. Олардың пайымдауынша, мемлекеттің экономиканы тұрақтандыруда қолға алатын іс-шаралары еш тиімді емес. Себебі, шаруашылық жүргізу субъектілері өздерінің ақшалай мүддесі бар объекті туралы барлық ақпараттарды бағамдай отырып, мемлекеттің экономикалық саясатының мүмкін болатын салдарын ұғынып, өздерін рационалды түрде ұстауға тырысады, яғни, өздерінің әл-ауқаттарын едәуір арттыратын оптималды (өздеріне қолайлы) шешім қабылдауға ұмтылады.

Р.Лукастың пікірінше, тұрақты өсуді қамтамасыз ету үшін мемлекеттің инфляциялық шығынды өтеушілік іс-әрекеті емес, ақша жүйесінің, орталық банктің ақша-несие саясатының тұрақтылығы қажет. Бұл өз кезегінде табыс пен жинақтардың қайта таратылуының автоматтандырылған механизмін, ресурстардың қажетті деңгейде қамтылуын, сонымен қоса тұрақты экономикалық өсуді қамтамасыз етеді [4, 17]. Өздерінің теориялық концепциялары негізінде Р.Лукас, Т.Серджент және Д.Мут мемлекеттің бюджет шығындарын өсіруге бейім болуы тұрақсыздандырушы фактор, ал, өз кезегінде мемлекеттік араласу тиімсіз іс-шара болып табылатынын дәлелдеуге тырысты.

Экономиканың мемлекеттік және жеке меншік секторларының өзара әрекеттестік дәрежесіне қатысты түрлі ғалымдардың жүйеленген көзқарастары 1-кестеде беріліп отыр.

Экономикадағы мемлекеттік және жеке меншік секторлардың өзара әрекеттестігінің даму теорияларының 1-кестеде келтірілген сипаттамасынан көргеніміздей, егер экономикаға мемлекет белсенді араласатын болса, онда маңызды мемлекеттік мәселелерді шешуге жеке бизнестің тартылуының алғышарттары қарастырылады. Мемлекеттің бизнеске араласуын шектейтін теорияларда экономикадағы мемлекеттік және жеке меншік секторлардың өзара әрекеттестігінің мүмкін еместігі алға шығарылады. Өйткені, бұл еркін кәсіпкерлік пен нарықтық экономиканың заңдылықтарына қайшы келеді деп түсіндіріледі. Бұдан шығатын түйіндеу, мемлекеттің жеке бизнестің ісіне араласуы әрқашан орын алуы тиіс. Тек бұл жерде экономикалық рационалдылық принципі міндетті түрде сақталуы тиіс. Сондай-ақ, жеке бизнес бірлескен мемлекеттік жобаларға қатыса қалған жағдайда, онда бұл процесс теңдестік дәрежесінде өрістеп, тек қана мемлекеттің мүддесі емес, жеке



бизнестің де мүддесі ескеріліп, жалпыұлттық құндылықтың дамуына септігін тигізуі керек.

1-кесте - Экономиканың мемлекеттік және жеке меншік секторларының өзара әрекеттестігі туралы негізгі теориялардың сипаттамасы

Теория өкілдері	Негізгі тұжырымдар	Артықшылық	Кемшілік
1	2	3	4
А.Монкретьен, Е.Миссельден, Т.Май, Дж.Чайлд (меркантилизм)	Мемлекеттің экономиканың дамуына, оның ішінде, халықаралық сауданың дамуына белсенді қатысуы	Алғаш рет импорт-экспортқа тариф пен баж салығы енгізілді	Жеке меншік сектордың сәтті дамуы тек мемлекеттің тікелей бақылау жасауы кезінде ғана мүмкін
Ф.Кенэ, А.Р.Ж.Тюрго, А.Смит, Д.Рикардо, С.Сисмонди, Ж.Б.Сей (классикалық теория)	Мемлекеттің экономикаға араласуын шектеу	Жеке бизнестің мүддесін қорғау бәсекелестіктің ықпалымен іске асады	Жеке меншік сектордың дамуын толық реттеуге нарық механизмдерінің қабілетсіздігі
Дж.М.Кейнс, Д.Дьюи (кейнсиандық)	Жиынтық сұранысты ынталандыруға бағытталған белсенді мемлекеттік саясат	Мемлекет жиынтықсұраныс пен әлеуметтік саясатты реттеуге тиіс	Мемлекеттік проблеманы шешуге жеке бизнесті белсенділікпен тарту
М.Фридмен, Ф.Кейген, К.Бруннер (монетаризм)	Экономикаға араласуды шектеу, ақша айналымын реттеу саясатын белсендіру	Мемлекеттің жеке бизнестің ісіне араласпауы, еркін нарық идеясын қорғауы	Мемлекеттің қолданыстағы ақша массасын шектеуі, бизнестің даму мүмкіндігінің төмендеуі
А.Маршалл, Дж.С.Милль, А.Пигу, Ф.Хайек, Р.Лукас, Дж.Тобин, Т.Серджент, Д.Мут (неоклассикалық теория)	Нарықтық экономикада бәсекелестіктің көмегімен тепе-теңдік пен тұрақтылық тенденциясының орын алуына байланысты мемлекеттің шамалы араласуы	Мемлекеттің инфляциялық шығынды өтеушілік іс-әрекетінен ақша массасының тұрақтылығына көшу	Капиталды таратуды оңтайландыру мүмкіндігі болғандықтан, жеке бизнестің мемлекет үшін маңызды салалары дамуына араласпауы

1 – кестенің жалғасы

1	2	3	4
Р. Клауер, Р.Берроу, Г.Гросманн, П.Девидсон (неокейнсиандық теория)	Нарықтық экономикада тұрақсыздыққа және ресурстардың тиімсіз пайдалануына әкеліп соғатын себептердің сақталуы салдарынан экономикаға мемлекеттің белсенді араласуы	Сұраныс пен ұсыныстың тепе-теңдігін мемлекеттік реттеу арқылы экономикалық өсуді қолдау	Ресурстарды пайдалануға бақылау жүргізу, осылайша жеке меншік сектор ісіне араласу, мемлекеттік жобаларға қатысуға тарту
Б.Ойкен, А.Лаффер, М.Фельдстайн. Р.Манделла, П.Роберте (неолиберализм)	Жек бизнеске мемлекеттің араласуын шектеу, ұсынысты ынталандыруға бағдар ұстану, бәсекелі шаруашылық жүргізу тәртібін қалыптастыру және қорғау	Мемлекеттік саясат жеке меншік секторды және жиынтық сұраныстың өсуін ынталандырумен шектелуге тиіс	Бизнес үшін тиімсіз салық жеңілдігі, мемлекеттің проблемаларын шешуге жеке меншік сектордың қатысуы мүддесінің болмауы
Ескерту - Дереккөздер негізінде автормен жасалған			

Жоғарыда аталып өтілген өзара әрекеттестік теориялары белгілі бір деңгейде мемлекет пен жеке меншік сектордың бірқатар міндеттерінің іске асырылу еркіндіктерін шектейді. Атап өту қажет, қоғамдық инфрақұрылым (көлік, коммуналдық шаруашылықта) аясында мемлекеттік функцияларды монополиялау жағдайында мемлекет инфрақұрылымдық тапшылық, жекелеген жобалардың жеткіліксіз бюджеттік қаржыландырылуы проблемасына тап болды.

Осыған байланысты теориялық-әдіснамалық доктринаның маңызды міндеті мемлекет пен жеке меншік сектордың функцияларын қайта бөлу үшін сәйкес теориялық негіздеме жасау болып табылады. Функцияларды қайта бөлу кезінде олардың әрқайсысының инфрақұрылымдық және қаржылық мүмкіндіктері ескерілуі тиіс.

Экономикалық жүйедегі мемлекеттік және жеке меншік сектордың өзара әрекеттестігіне қатысты теориялық көзқарастарға ретроспективтік сараптама нәтижесі ел басшылығы бизнестің дамуына көп жағдайда кедергі жасайды деген түйіндеулерді тұжырымдауға мүмкіндік береді. Бұл кедергі жеке меншік сектордың дамуын әрдайым жан-жақты бақылау жасаудан, тариф пен бажды, жоғары ставкалы салықтарды ендіруден, әлеуметтік проблемаларды шешуге әділетсіз түрде бизнес қаржыларын тартудан көрініс тапты. Билік органдары тарапынан қаржы-несие секторында шектеу жасауды енгізу, сұраныс пен ұсынысты реттеу, ресурстық базаға бақылау жасау, шаруашылықтың жекелеген бағыттарында біреуді қағыс қалдырып, екіншілерді ынталандыру орын алды. Ерте ме, кеш пе, әйтеуір тәжірибелік қолданыс үшін бір теория енгізіліп, өз

тиімсіздігін танытқан шақта, екінші бір теориямен алмастырылып отырды. Ең соңында түрлі елдердің әлеуметтік-экономикалық дамуында дағдарыстық құбылыстар басталып, маңызды шешімдер қабылдаудың қажеттілігі туындады.

Мемлекеттің өздігінен бизнестің ісіне қол сұғу фактісі елдің қолда бар инфрақұрылымының қаржылық жетіспеушілігін қамтамасыз ету мұқтажымен түсіндіріледі.

Мемлекеттік істерді қаржыландыруға үнемі қаржы жетіспейді, сондықтан, оларды түрлі көздерден тарту қажеттілігі пайда болады. Теорияларға жасалған сараптамалық бағалау көрсеткендей, егер мемлекет жеке меншік сектордың келісіміне құлақ аспай, қаржылық, материалдық және басқа құндылықтарды тартып алар болса, қарым-қатынастың бұндай моделі ерте ме, кеш пе елдің дағдарыстық жағдайға ұшырауына әкеліп соғады. Бұдан келіп шығатыны: экономикадағы мемлекет пен жеке меншік сектордың өзара әрекеттестігінің жаңа формасын қолдану керек. Бұл форма дәстүрлі түрде мемлекетке тиесілі маңызды мәселелерді шешуде барлық тараптардың әділетті түрде қатысуын ескеруі тиіс. Осындай формалардың бірі мемлекеттік-жеке меншік әріптестік болып табылады.

Экономикадағы мемлекеттік және жеке меншік секторлардың өзара әрекеттестігін түрлі көзқарас тұрғысынан қарастырған зерттеулер тиісті нәтижеге қол жеткізу үшін екі жақты әріптестік қатынасты дамытудың қажеттігін көрсетеді. «Әріптестік» терминінің мәні мемлекет пен жеке меншік сектор сияқты әріптестердің пайдакүнемдік есеппен жасалған өзара әрекеті деп түсіндіріледі. Бұл әрекеттестік барлық тараптар қысқа немесе ұзақ мерзімде экономикалық пайда табуға деген сенімділік болған жағдайда ғана пайда болады [6, б.59].

Көпшілік жағдайда әріптестік әріптестердің пайдаға кенелуіне сенімділік бар болып тұрған кезге дейін өмір сүріп, оған деген сенімділік жоғалған сәтте өз өмір сүруін тоқтатады. Сәйкесінше, экономикадағы мемлекет пен жеке меншік сектордың өзара әрекеттестігін әріптестік қарым-қатынас құру негізінде ұйымдастырған дұрыс. Нәтижесінде үкімет қоғамдық игіліктің дамуын қамтамасыз етеді, ал кәсіпкерлер өздерінің басты мақсаты – пайда табу мен қосымша құнға қол жеткізеді.

Экономикалық жүйеде мемлекет пен жеке меншік сектордың әріптестік жағдайындағы, яғни, мемлекеттік-жеке меншік әріптестік формасындағы өзара әрекеттестігі ХХ ғасырдың 70-ші жылдары басталды. Әлемнің көптеген елдерінің экономикалық дамуындағы дағдарыстық құбылыстың белең алуы және экономикалық қатынастардың либералдануы нәтижесінде мемлекет көлік, әлеуметтік желі, тұрғын үй және коммуналдық шаруашылық, телекоммуникация, энергетиканың проблемаларын шешу үшін өздерінің қаржылық ресурстары көлемінің жеткіліксіздігін түсінді. Ендігі жерде үкімет ірі компанияларға инвестиция салуларына қатысты тиімді ұсыныспен шықты. Осылайша, мемлекет пен жеке бизнестің мемлекеттік-жеке меншік әріптестік формасындағы әрекеттестігі өз дамуын бастады.

«Мемлекеттік-жеке меншік әріптестік» термині алғаш рет Ұлыбританияда қолданылды деп саналады. Өзінің қазіргі түсіндірілуінде «мемлекеттік-жеке меншік әріптестік» термині ХХ ғасырдың 90-шы жылдардың басында экономиканың «британдық моделімен» байланысты пайда болды. 1992 ж. Д.Мейджор үкіметі «Жеке қаржыландыру бастамасының» (Private Finance Initiative -PFI) құрылғаны туралы мәлімдеді. PFI мемлекеттік-жеке меншік әріптестік туралы келісімшарттар шеңберінде жеке меншік секторға мемлекет меншігіндегі өндіріс және әлеуметтік-мәдени объектілерді қаржыландыру (салу, реконструкция, эксплуатация, басқару және т.б.) функциясы берілуін қарастырды [10, б.58].

Экономиканың мемлекеттік және жеке меншік секторларының ресурстарының біріктірілуі экономикалық және әлеуметтік міндеттерді тиімді шешуге мүмкіндік береді. Сонымен қатар, мемлекеттік-жеке меншік әріптестік формасындағы бірігу мемлекетке де, бизнеске де тиімді екендігі байқалады. Нәтижесінде бұл тұрғындардың әл-ауқатының көтерілуіне және экономиканың бәсекеге қабілеттілігінің артуына септігін тигізеді.

Мемлекеттік-жеке меншік әріптестік концепциясындағы ресурстарды қолайлы біріктірудің негізі келесіде: мемлекет пен жеке меншік сектордың үйлесімді іс-әрекеттері кезінде олар тиімді тұрғыдан мамандануға мен белгілі бір артықшылықтарға ие болады. Соның нәтижесінде, осы бірігу кезінде кооперациялану туындап, синергетикалық эффекті көрініс береді. Бірінші кезекте ұлттық инфрақұрылым аясында тиімді жұмыс істеу мен жақсы нәтижелерге қол жеткізудің мүмкіндігі туындайды.

Экономикалық жүйедегі мемлекет пен жеке меншік секторды біріктіру процесінің өрістеуі барысына алуан бағыттағы екі фактор өз әсерін тигізеді, олар: мемлекеттің қаржы ресурсының жетіспеуі және бизнестің қолында ресурстардың бар болуы. Біріншіден, мемлекетте өз меншігіндегі инфрақұрылымды толық көлемде жаңартуға, кеңейтуге және қызметін жандандыруға жеткілікті қаржы ресурстары жоқ, ал, заманауи және сапалы инфрақұрылым объектілеріне деген қажетілік күннен-күнге артып келеді. Сонымен бірге, мемлекет жеке меншік сектор үшін инфрақұрылымдық жобалардың дамуына қолайлы жағдай туғызу мүмкіндігіне ие. Мысалы, инфрақұрылым объектілеріне тиесілі ғимаратқа жер беру, лицензия беру, сондай-ақ, мемлекеттік кепілдік, субсидия, жеңілдетілген несие беру сияқты қаржылық құралдарды қолдану.

Екіншіден, жеке бизнес мемлекетке қарағанда ұтқыр болып келетін едәуір мөлшердегі қаржы ресурстарына иелік етеді; ол мемлекеттік секторды техникалық және технологиялық жаңа ендірілімдер жағынан жиі басып озып отырады. Алайда, дәстүрлі түрде мемлекетке тиесілі салаларға қол жеткізу өте күрделі немесе іс-әрекеттегі тәуекел өте жоғары деңгейде болып келеді.

Мемлекет тұрғысынан қарасақ, мемлекеттік және жеке меншік сектордың мемлекеттік-жеке меншік әріптестіктің формасындағы интеграциясы келесідей бірқатар маңызды міндеттерді шешуге мүмкіндік береді: инфрақұрылымдарды қайта құру мен басқаруының тиімділігін арттыру; салынған ресурстардың

түсетін табысты барынша көбейту; қазіргі жағдайда мемлекеттік қаржы ресурстарын оларды болашаққа қатысты үнемдеу үшін шығындау; қоғам үшін ең басты жобаларға инвестицияны шоғырландыру; тәуекелділіктің айтарлықтай бөлігін жеке меншік сектордың қолына беру; бәсекелестік механизмдері көмегімен инновациялық іс-әрекетті ынталандыру.

Бизнес пен биліктің әріптестігі ірі жобалардың шын мәнінде толық іске асуы мүмкіндігінің артуына ықпал етеді. Ресурстарды біріктіру және екі әріптестердің арасындағы тәуекелдерді тең дәрежедегі бөлісу қоғамдық және әлеуметтік маңызды жобалардың іске асуы үшін белсенді инвестиция тартуға мүмкіндік береді. Өйткені, олардың көпшілігі жеке меншік және мемлекеттік секторлардың бірігуінсіз іске асырылуы неғайбыл болатын.

Мемлекеттік-жеке меншік әріптестік тек жобаны іске асыруға мүмкіндік беріп қана қоймайды, сонымен бірге, оның сапалы іске асуына, уақытында кідіріссіз пайдалануға берілуіне септігін тигізеді. Бұл, өз кезегінде, халыққа мемлекеттік қызмет көрсетудің сапасын арттырып, инфрақұрылымды басқарудың тиімділігін арттырады да, мемлекеттік меншіктегі объектілердің тиімді дамуына ықпал етеді.

Сонымен қатар мемлекеттік-жеке меншік әріптестіктің механизмдері активтерге қатысты мемлекеттік бақылау жүргізуді сақтай отырып, жеке меншік сектордың тәжірибесі мен кәсіби біліктілігін тиімді пайдалануға мүмкіндік береді. Болашақта мемлекеттік-жеке меншік әріптестік шеңберіндегі инвестицияның нәтижесі дәстүрлі кестемен іске асқан әлеуметтік жобаларға карағанда едәуір жоғары болып келеді. Бұл, әрине, өз кезегінде, ірі инфрақұрылымдық жобаларды табысты жүзге асыруға көмектеседі, әйтпесе, бұны басқаша іске асыру болашақта өте күрделі бола түсер еді.

Бизнес пен биліктің мемлекеттік-жеке меншік әріптестік шеңберіндегі жобаларды іске асырудағы бірлескен жұмысы жобаны қаржыландырудың жаңа формаларының дамуына ықпал етіп, кәсіпкерлік ойлауды ынталандырып, әрі билік органдарына заманауи басқару әдістерінің енуіне септігін тигізеді. Бұның бәрі бизнес пен билік арасында түрлі саладағы диалогқа ықпал етеді.

## **1.2 Экономикалық категория ретіндегі мемлекеттік-жеке меншік әріптестіктің мәні**

Жалпы мағынасында, «МЖӘ» ұғымы, әдетте, мемлекет пен жеке меншік сектор арасындағы қоғамдық маңызы бар мақсаттарға қол жеткізу жолындағы келісімшарттық сипаттағы институтталған ұзақ мерзімдік қатынастар жүйесіне жатқызылады. Бұндай мақсаттарға мысал ретінде инфрақұрылымдарды модернизациялауды немесе қызмет көрсету сапасын жақсартуды алуға болады. Алайда, іс жүзінде, «әріптестіктің» бір-бірінен мақсаттық бағдары, қызметі, ауқымы, схемасы, шарттары, қатысушылары және басқа да белгілерімен өзгешеленетін өте кең аясы орын алады. Сонымен қатар, МЖӘ мәнін ашудағы «теориялық» және «эмпирикалық» ұстанымдар арасындағы айқын өзгешеліктер байқалады. Бұл өзгешеліктер жеке зерттеушілердің, халықаралық ұйымдардың, ұлттық заңнамалардың түрліше тұжырымдарынан көрініс табады.

Бұның барлығы жалпыға ортақ қабылданған МЖӘ ұғымының азды-көпті анықталған нақты мәндік тұжырымы әлі де болса бір ізге түсе қойылмағандығын көрсетеді. Сондықтан да, бұл мәселе қазіргі күнде ғылыми-тәжірибелік сипаттағы өзекті міндет болып табылады.

Ескеретін жағдай, МЖӘ-ң әрбір анықтамасында оның белгілі бір танымдық тұрғыдағы аспектілеріне назар аударылады. Себебі, зерттеулер түрлі ғылыми әдістер бойынша жүргізіліп, аталған құбылысқа байланысты түрлі көзқарастарды көрсетеді. Мысалы, МЖӘ-ң анықтамасының негізгі аспектісіне «...мемлекет пен жеке меншік сектордың арасындағы контрактілерге, тәуекелдерге және артықшылықтарға негізделген қарым-қатынас» немесе «...жеке сектор ұйымдары мен мемлекет арасындағы қоғамдық қызмет түрлерін өндіру және ұсыну бойынша ынтымақтасқан ұзақ мерзімдік қарым-қатынастары» жатады [11, б.59; 12, б.147].

Аталған пікірлердің алуандығынан шығатыны, кейбір ғалымдар МЖӘ-ке нақты концептуалды анықтама берудің еш қажеті жоқ, себебі қоғамдық мұқтаждық үшін МЖӘ-ті мемлекет пен жеке меншік сектор арасындағы кез келген бірлескен экономикалық іс-әрекет деп ұғыну жеткілікті дегенді мәлімдейді [13, б.41].

Мысалға, Э.Сава МЖӘ-ке келесілерді жатқызады:

1) тауарларды (қызмет көрсетулерді) өндіру (ұсыну) үшін мемлекет пен жеке меншік сектордың ресурстарын біріктіретін келісімшартқа негізделген кез келген қарым-қатынастар;

2) ауқымды, көптаралы инфрақұрылымдық жобалар;

3) дамудың мақсаттарына жету үшін және халықтың өмір сүру жағдайын жақсарту үшін бизнес, билік органдары және қоғамдық ұйымдар арасындағы формалды ынтымақтастық, бұнда МЖӘ мәні контрактілерді орындаумен немесе мемлекеттік активтерді бүркемеленген жекешелендірумен байланысты болып келеді [14, б.1732-1733]. Бұл тұжырым Г.Ходждың пайымдауларымен ұқсас келеді [15].

Ресей ғалымы В. Варнавский «МЖӘ-ң» қосарлы ұғынылуының табиғатына назар аударып, МЖӘ-ке келесідей сипаттамалар береді:

1) МЖӘ өзінің «кең» мағынасында мемлекет пен бизнестің ұлттық, халықаралық, аймақтық, муниципалдық деңгейлердегі әлеуметтік-экономикалық дамудың құралы ретінде қолданылатын қарым-қатынастар жүйесі;

2) өзінің «тар» мағынасында МЖӘ дегеніміз – бұл мемлекеттік және муниципалдық меншік нысандарындағы мемлекеттік органдар мен жеке меншік компаниялардың бірлесе іске асыратын нақты жобаларының жиынтығы [4; 16].

МЖӘ-ң болмысы туралы шетелдік және отандық әдебиеттердегі зерттеулердің (2-кесте) сараптамасына көз жүгіртер болсақ, келесідей нәтижені байқаймыз. Бұл терминді мәндік белгілеріне байланысты экономист ғалымдар мен ұйымдардың интерпретациялауы үш топқа бөлінеді: біріншіден, *теориялық* (әдіснамалық), яғни, «кең», екіншіден, *эмпирикалық* (әдістемелік,

ұйымдастырушылық) немесе «тар», және де үшіншіден, *комбинацияланған* (аралас). Бірінші топтың анықтамалары - МЖӘ қарым-қатынастарының ішкі болмысын, екіншісінікі – МЖӘ-ң құрамдас бөліктерін (кезеңдері, элементтері, тетіктері т.б.), ал үшіншісінікі – зерттелетін құбылыстың ішкі және сыртқы сипаттарын біріктіруге талпыныс жасалынып, кейде пәнаралық (әлеуметтану, саясаттану сияқты қоғамдық пәндердің) әдістерге де жүгінеді.

2-кесте - Зерттеудің үш базалық бағыты контексіндегі «МЖӘ» ұғымына сипаттама

Тәсіл	Дерек көзі	Сипаттама
1	2	3
«Тар» (эмпирикалық)	БҰҰ, ЕО, ЭЫДҰ	... мемлекеттік сектордағы нысандарды жоспарлауды, қаржыландыруды, жасауды және пайдалануды, қызмет көрсету түрлерін өндіру мен ұсынуды қамтамасыз ету мақсатындағы әріптестік [17] ...мемлекет органдары мен жеке меншік сектор арасындағы инфрақұрылым объектілерін қаржыландыруды, салуды, реконструкциялауды, пайдалануды, техникалық қызмет көрсетуді қамтамасыз етуге және/немесе оларды басқаруды қамтамасыз етуге, сондай-ақ, қоғамдық қызметтерді ұсынуға бағытталған ынтымақтастық формасы [18] ..жеке меншік сектор жобалауды, құрылыс салуды, қаржыландыруды, активтерді пайдалану мен басқаруды және сондай-ақ, халыққа қызмет көрсетуді тікелей түрде немесе мемлекеттік әріптес арқылы іске асыратын ынтымақтастық [19]
	Дүниежүзілік банк (тар)	...көпшілік және жеке меншік сектор тараптары арасындағы инфрақұрылымдық қызмет көрсетулерді өндіру және ұсыну бойынша келісім. Бұл келісім қосымша инвестиция тарту мақсатында және де ең маңыздысы бюджеттік қаржыландырудың тиімділігін арттыру құралы ретінде жасалады [20, б.7]
	Х.Ван Хам, Ю.Копеньян	...мемлекет пен жеке меншік сектор арасындағы ұзақ мерзімдік қарым-қатынастар. Бұл қатынастар шеңберінде олар қоғам үшін өнімдер мен қызмет көрсетулерді осы өнімдер мен қызмет көрсетулерге қатысты тәуекелдерді, шығындарды және ресурстарды бөлу арқылы бірігіп жасайды және ұсынады [21, б.601]
	Э. Кляйн, Г. Тайсман	...бірлескен өнім және/немесе қызмет көрсету түрі жасалатын, әріптестер арасында тәуекелдер, шығын және пайда әріптестер арасында бөлінетін мемлекет пен жеке меншік сектордың тұрақты өзара әрекеттестігі [22, б.87]
	В. Варнавский	...іс-әрекеттің көптеген салаларында ұлттық, халықаралық, ауқымды және локалды, бірақ әрқашан қоғамдық маңызды жобаларды іске сыру мақсатындағы мемлекет пен бизнес арасындағы институционалдық және ұйымдастырушылық альянс... әрбір бұндай альянс уақытша болып табылады... нақты жобаның белгілі бір мерзімде іске асуы үшін құрылып, ол іске асқан соң, өзінің өмір сүруін тоқтатады [16, б.49]

2 – кестенің жалғасы

1	2	3
<p>Кен (теория-әдіснамалық) Кен</p>	<p>Дүниежүзілік банк, ХҚК (кең)</p>	<p>...әріптестердің әрқайсысы ұсынылған ресурстарға және шешім қабылдау процесіне қатыса алатын мемлекеттік, жеке меншік секторлардың, басқа мемлекеттердің, халықаралық және қоғамдық ұйымдардың бірлескен бастамалары [23]</p>
	<p>Ұлыбритания (Қазынашылық)</p>	<p>стратегияны іске асырудағы, қызмет түрлерін ұсынудағы және инфрақұрылымды жасаудағы мемлекеттік-жеке меншік ынтымақтастықтың және өзара әрекеттестіктің барлық түрлерін, сондай-ақ, тәуекелдерді бөлуді қамти алатын... мемлекет пен жеке меншік секторлардың бірлескен іс-әрекеттерімен сипатталатын кесте... [24]</p>
	<p>Қазақстан (Қазақстандық МЖӘ Орталығы)</p>	<p>...мемлекет пен жеке меншік сектордың қатысушылар арасындағы тәуекелдерді, жауапкершілікті және пайданы адекватты түрде бөле отырып, сондай-ақ, мемлекет тарапынан бақылауды сақтай отырып, дәстүрлі түрде мемлекет қарауына жататын қызмет түрлерін көрсетудегі жауапкершілікті жеке меншік сектор субъектілеріне толықтай немесе жартылай беруді қарастыратын өзара әрекеттестігі [25]</p>
	<p>Қазақстан (МЖӘ-ті дамытудың 2011-2015 жж. арналған бағдарламасы)</p>	<p>...мемлекет пен жеке кәсіпкерлік субъектілерінің құқықтар мен міндеттерді, тәуекелдерді, шығындар мен пайдаларды теңестіре бөле отырып, сәйкес келісімшартта анықтай отырып, дәстүрлі түрде мемлекеттің жауапкершілігіне жататын салада нәтижеге қол жеткізуге бағытталған қарым-қатынастар жүйесі [26]</p>
	<p>А. Баженов</p>	<p>... шығынға өтемақы төлеу, тәуекелдерді, міндеттемелерді, құзыретті бөлісе отырып ашық секторға қатысты міндеттердің өте тиімді және сапалы орындалуы үшін жеке меншік секторды тарту [27]</p>
	<p>М. Вилисов</p>	<p>...мемлекеттік басқару мақсатына қол жеткізуге бағытталған экономикалық жобаларды іске асырудағы билік пен бизнес мүддесінің үндесуі мен тең құқықтылығын қамтамасыз етудің механизмі [28]</p>
	<p>М. Дерябина</p>	<p>...мемлекеттің әріптестердің бірі ретінде қоғамдық маңызды мүдделердің өкілі рөлінде танылатын... ал жеке меншік әріптес... жоғары табыс табуды көздейтін... әріптестердің мүдделері мен сәйкес өкілеттіліктерінің ерекше үйлесуі... [29]</p>
	<p>К. Феоктистов</p>	<p>...билік пен бизнестің өзара әрекеттестігінің әлеуметтік-экономикалық дамудың ауқымды және жергілікті маңыздағы мәселелерін шешуге бағытталған кең спектрі [30, б.18]</p>
	<p>В. Фильченков</p>	<p>...қоғамдық мүддені қанағаттандыру үшін мемлекеттің, жергілікті өзін-өзі басқару органдарының және кәсіпкерлік құрылымдардың бірлескен іс-әрекетін ұйымдастыруға бағытталған ресми және бейресми ережелерінің жиынтығы. Бұның шеңберінде тараптардың әлеуметтік және экономикалық мүдделері тең құқықты түрде ескеріледі [31, б.20]</p>



2 – кестенің жалғасы

1	2	3
Аралас (пенаралық)	А.Бейсембинова	...мемлекет пен бизнестің өзара тиімді жағдайдағы қоғамдық маңызы бар міндеттерді шешу үшін орта және қысқа мерзімдік өзара әрекеттестігі формаларының жиынтығы [32, б.30]
	А.Спиридонов	...кең мағынасында – билік пен бизнестің тек экономикада ғана емес, сонымен бірге, саясат, мәдениет, ғылымдағы кез келген ресми конструктивті өзара әрекеттестігі. Ал, тар мағынасында – билік пен бизнестің жалпымемлекеттік мәні бар әлеуметтік маңызды жобаларды іске асыру процесіндегі өзара әрекеттестігі [33]
	В. Цветков	...екі тараптың да мүдделеріне сай келетін әлеуметтік-экономикалық міндеттерді шешіп, мақсаттарға қол жеткізу үшін мемлекет пен жеке меншік компаниялардың арасындағы өзара әрекеттестіктің тәсілі ...бұнда мемлекет – келісімшарт тарабы, инвестор, инвестициялық жобаның сәтті іске асуының және жеке меншік компанияның пайда табуының кепілі болып табылады [34, 172]
	М. Джеррард	...жеке меншік сектордың инвестицияларын пайдалану мен басқару әдістерін қолдануды көздейтін бірлескен жобалар. Бұнда бизнес - игіліктер мен қызмет көрсетулерді өндіруді, ал, мемлекет бақылауды, сандық және сапалық стандарттарды қамтамасыз етеді... бұл саяси жағынан алып қарағанда жекешелендіруге балама болып табылады [35, 49]
Ескерту - Дереккөздер негізінде автормен жасалған		

Осылайша, МЖӘ табиғатын танып білуге жасалған сараптама үш тұжырымдамалық бағыттың бар екендігін көрсетеді:

- 1) эмпирикалық немесе ұйымдастырушылық;
- 2) теориялық-әдіснамалық немесе стратегиялық, мақсаттық;
- 3) қоғамдық-саяси, яғни «саясат» ретінде экономика саласындағы қоғамдық мүдделердің мемлекетті басқару органдарының іс-шаралар жүйесі түріндегі іске асырылуы қарастырылады (бұл жағдайда «саясат» сөзінің тар мағынасында).

МЖӘ-ң экономиканы мемлекеттік реттеудің құралы ретіндегі анықтамасы ең көп таралған анықтама болып табылады. Басқаша айтар болсақ, МЖӘ экономикадағы мемлекеттік және жеке меншік сектор арасындағы инвестициялық жобалар немесе ұзақ мерзімдік келісімдер түріндегі ұйымдастырушылық қарым-қатынастар жүйесі ретінде ұғынылады [36]. МЖӘ-ң аталған бағытына қатысты анықтаманы Ван Хаам мен Коппенындар береді: «...мемлекет пен жеке меншік сектор арасындағы ұзақ мерзімдік қарым-қатынастар. Бұл қатынастар шеңберінде олар қоғам үшін өнімдер мен қызмет көрсетулерді осы өнімдер мен қызмет көрсетулерге қатысты тәуекелдерді, шығындарды және ресурстарды бөлу арқылы бірігіп жасайды және ұсынады» [31, 598]. МЖӘ-ң эмпирикалық бағыттағы анықтамалары, атап айтсақ, БҰҰ,

ЕО, ЭЫДҰ, Дүниежүзілік банк анықтамалары, осы тектес болып келеді [17; 18; 19; 20].

Бұл топқа бюджет шығыны мен мемлекеттік қарызды қысқарту, қызмет көрсетулердің баға/сапа арақатынасын жақсарту, МЖӘ жобаларын қаржыландыру кестесі мен әдістері, жеңілдіктер ұсыну және т.б. байланысты анықтамаларды жатқызуға болады. Мысалға, Дж.Блонделл МЖӘ-ті қаржы элементтерінің тетіктері арқылы анықтайды: «Әдетте, МЖӘ қоғамдық бағыттағы инфрақұрылымдық объектілерді жеке меншік сектордың қаржылық сипаттағы ұзақ мерзімдік контрактілер шеңберіндегі жобалауын, салуын, қаржыландыруын және/немесе эксплуатациялауын қамтиды» [37, б.19].

Мемлекет пен бизнестің ынмақтастығы тұрақты даму қарқынына, капитал салымының жалпы тиімділігінің өсуіне, бәсекелестік қабілеттің артуына және дамудың басқа да мақсаттарына қол жеткізуді қамтамасыз етуге бағытталуы әлеуметтік-экономикалық дамудың стратегиясы болып табылады. Егер МЖӘ-ті осы әлеуметтік-экономикалық даму тұрғысынан қарастырар болсақ, онда әріптестіктің «кең» мағынасына тоқталамыз. Мысалы, Азиялық даму банкі жүргізген зерттеуде МЖӘ - «...мүдделес топтар мен субъектілердің ортақ, келісілген мақсаттарға қол жеткізу жолында мықты және әлсіз жақтарды өзара түсіністікпен ескере отырып жасайтын бірлескен іс-әрекеті» деп анықталады [38, б.42]. Осыған ұқсас анықтаманы басқа да ұйымдар – Дүниежүзілік банк, ХВҚ, UNIDO береді. Соның ішінде, Дүниежүзілік банк МЖӘ - «... мемлекеттік, жеке меншік секторлардың, басқа мемлекеттердің, халықаралық және қоғамдық ұйымдардың бірлескен бастамалары. Бұл бастамаларда әріптестердің әрқайсысы ұсынылған ресурстарға және шешім қабылдау процесіне қатыса алады» деген тұжырым жасайды [20].

МЖӘ-ті анықтаудағы үшінші – қоғамдық-саяси бағыт – аталған ұғымды біршама тарқатып түсіндіргенімен, бұл арада зерттеушілердің ұстанымы мен пікірлерінің шашыраңқылығы орын алады. Мәселен, мемлекет пен жеке меншік сектордың әріптестігі «саяси эвфемизм» деп ұйғарылады. Бұл жерде «МЖӘ» ұғымының өзі саяси-әлеуметтік топтардың мемлекеттік активтерді жекешелендіру және салық төлеушілердің есебінен қоғамдық қызмет көрсетуді ұсынуға жеке меншік компанияларды қатыстыру сияқты түпкі мақсаттарын бүркемелейтін жалған, назарды басқа жаққа бұрып әкетуші мақсаттар жүйесінің бір бөлігі болып табылады. К.Грив: «...«МЖӘ» сөз тіркесі қоғамның көз алдында сондай тартымды көрініп, «МЖӘ» ұғымы тағы да бір ғылыми жалған терминге айналып, үкімет оның көмегімен қоғам назарын өте күрделі әрі шиеленіскен мемлекеттік сатып алу тәжірибесінен басқа жаққа аударуға тырысады» деп көрсетеді [11, б.60]. Басқа жағынан алып қарасақ, МЖӘ болмысын «әмбебап» түйіндеу мысалдары да кездеседі. Атап айтсақ, В. Цветков: «МЖӘ -...кең мағынасында, билік пен бизнестің кез келген ресми конструктивті өзара әрекеттестігі тек экономикада ғана емес, сонымен бірге саясат, мәдениет пен ғылымда да ұшырасады» - деген [34, б.172].

Бұдан шығатын қорытынды, МЖӘ түсінігін эвфемизм сипатында қолдану экономикалық бағыттан гөрі, саясаттанушылық немесе әлеуметтік зерттеулерге

тән. Демек, оларды экономика ғылымының әдіснамасы шеңберінде қолдану ағаттық болып табылады.

МЖӘ-ті зерттеудегі экономика ғылымының және іс-тәжірибесінің алдында тұрған мақсат пен міндеттерді ескерер болсақ, «әмбебап», бәрін қамтушы анықтама беруге тырысушылық, біздің пікірімізше, өте шектеулі қолданбалы мәнге ие болып қалады. МЖӘ жобаларын нормативті (бюджеттік, салықтық) реттеу, қаржыландырудың тиімді схемасын қалыптастыру, жобаларды іріктеу, іске асыру және бақылау жасау сияқты мәселелер әрқашан туындап отырады. Осы мәселелерді шешуде қандай да бір жобаны мемлекеттік сатып алуға емес, МЖӘ-ке жатқызу үшін осы жобалардың белгілерін (критерийлерін) нақтылау қажет. Сонымен қатар, үшінші бағыт, сондай-ақ, МЖӘ аясындағы экономикалық саясаттың мақсаттары мен міндеттерін ғылыми пайымдау үшін де қолданылуы ықтимал. Біз бұл туралы кейінірек толықтай жеке сөз ететін боламыз.

Түрлі бағыттар аясындағы «МЖӘ» ұғымын түйіндеудің көпвекторлығының орын алуы зерттеушілердің алдына бірнеше концептуалды мәселелерді қояды. МЖӘ анықтамаларындағы түрліше оқылым МЖӘ-ң шартты сипаттағы ортақ белгілерінің бар екендігін жоққа шығармайды. Бұндай ортақ белгілерге мемлекет пен бизнестің әріптес ретіндегі қатысуын, сонымен қоса, қарым-қатынас еріктілігін, тараптардың өзара міндеттеме алуларын, бірлескен іс-әрекет жүргізуді, меншік құқығын, қол қойылған келісімшарттардың (контрактілердің) болуын, ресурстарды, тәуекелдерді және пайданы бөлісуді, ұзақ мерзімдік сипатын және жобалық формасын (қаржыландыру, басқару) жатқызамыз.

МЖӘ-ң шартты белгілерінен болмыстық белгілеріне көшетін болсақ, ондағы атап өтетініміз, олардың бірінші тобы - тұрақты белгілер (2, 3-кестелер):

- 1) активтерге меншік құқығы;
- 2) экономиканың түрлі секторы (мемлекеттік, жеке, қаржылық, табыссыз сектор, халықаралық ұйымдар) ұйымдарының тең құқықты ынтымақтастығы (әріптестігі);
- 3) МЖӘ уақыттық қырынан алғанда іс жүзінде әрқашан ұзақ мерзімдік тұрақты бірлескен іс-әрекет сипатына ие;
- 4) МЖӘ-ң институалдануы (формализация, тұрпаттануы) ұзақ мерзімдік келісімдер (контрактілер) сипатын иеленеді;
- 5) контракті формасындағы МЖӘ-ң іске асуының нәтижесі әрқашан нақты қоғамдық иігіліктер (активтер, тауарлар, қызмет көрсетулер) болып табылады.

МЖӘ-ң ең басты тұрақты белгісі ретінде, біздің ойымызша, бірлескен іс-әрекет аясында құрылған немесе жаңартылған активтерге мемлекеттік меншік құқығын атауға болады. Мемлекеттің жеке тұлғаға меншікке иелік ету ету құқығын беру кезіндегі активтерді адалау құқығының (меншік иесінің негізгі құқығы) болуы МЖӘ-ң пайда болуына мүмкіндік жасайды. Бұл құқықтан бас тартқан жағдайда, тіпті қалған белгілерінің болуына қарамастан, «әріптестік»

«мерзімі ұзартылған жекешелендіруге» айналады, немесе, басқаша айтар болсақ, МЖӘ болуын мүлдем тоқтатады.

### 3-кесте - Негізгі бағыттар аясындағы МЖӘ-ң рөлі мен орнының сипаттамасы

Тәсіл	Сала	Әріптестік принципі	Әріптестік мақсаты
«Тар» (эмпирикалық)	экономикалық	МЖӘ экономиканың мемлекеттік секторындағы бірлескен ұзақ мерзімдік жобалар формасындағы мемлекет пен бизнес арасындағы тең құқылы қарым-қатынас жүйесі ретінде	Мемлекеттік шығындардың (қарыздың) азаюы Нарықтағы сәтсіздіктердің өтемақысы Мемлекеттік секторды реструктуризациялау Басқарудың тиімділігін, қызмет көрсетудің қолжетімділігін, сапасын арттыру, бағаны (тариф) төмендету
Кең (теория-әдіснамалық)	әлеуметтік-экономикалық	МЖӘ экономиканы, әлеуметтік саланы (білім, денсаулық, спорт, мәдениет), сондай-ақ, аумақты (аймақ, муниципалды) және саланы дамытудағы мемлекет пен бизнес арасындағы қарым-қатынас жүйесі ретінде	Қоғамдық инфрақұрылымдарды құру және модернизациялау Дамуды жеделдету, экономиканың бәсекеге қабілеттілігін арттыру Заманауи нарықтық институттарды қалыптастыру Тұтынушылар мүддесін қорғау, тұрғындардың әл-ауқатын арттыру
Аралас (пәнаралық)	Экономикалық және әлеуметтік-саяси	МЖӘ инфрақұрылымның дамуы, қоғамдық игіліктерді (тауар, қызмет көрсету) өндіру мен бөлу шеңберіндегі қоғамдық мүдделердің келісуі мен іске асу механизмі; қоғам, мемлекет және бизнес арасындағы қарым-қатынастар жүйесі ретінде	Мүдделер тобын (мүдделес тұлғалар) қалыптастыру Қоғам, мемлекет және бизнес мүддесін білдіру, іске асыру және қорғауды Қоғам, мемлекет және бизнестің экономикадағы әрекеттестігінің жаңа формасын түзу және оны дамыту
Ескерту - Дереккөздер негізінде автормен жасалған			

МЖӘ анықтамаларындағы ортақ белгілердің екінші тобы вариативтік сипатқа ие болып келеді, атап айтар болсақ:

- 1) әріптестер арасындағы ресурстарды, тәуекелдерді және нәтижелерді (пайда, шығындар) әділетті бөлісу;
- 2) жеке меншік сектор тарапынан инвестициялық міндеттемелер және мемлекеттік сектор тарапынан қаржылық кепілдіктер;
- 3) келісім (екіжақты және көптарапты) субъектілерінің (қатысушылардың) тізімі.

Оның үстіне, қандай да бір экономикалық іс-әрекетті МЖӘ саласына жатқызу үшін бірінші топтағы белгілер – «қажетті» деп танылса, ал екіншідегілер – «жеткілікті» болып келеді. Осылайша бөлудің себебі, вариативті белгілер тұрақты белгілерден келіп шығады (мысалға, МЖӘ туралы

келісімнің шарттарымен анықталады). Басқаша айтар болсақ, екінші топтың шартты белгілерінің бірінің (мысалы, «басқарудың жобалық формасының») болмауы инвестициялық жоба МЖӘ қарым-қатынастарының шеңберінен шығып кетеді дегенді білдірмейді.

МЖӘ-ң белгілері арасында субъектілер (қатысушылар) тізімі ерекше орын алады. Мемлекеттік және жеке меншік сектор өкілдерінің (тұрақты белгі, шартты түрде – екітарапты келісім) қатысуы міндетті шарт болып табылады. Сондай-ақ, іс жүзінде МЖӘ қатынастары, жобалардың кең ауқымдылығы және күрделілігі салдарынан, әдетте, оған қатысушылардың көп болуын (қаржылық және коммерциялық емес ұйымдардың, ғылыми-зерттеу және білім беру мекемелерінің, халықаралық ұйымдардың) қарастырады (вариативтік белгі, шартты түрде – көптарапты келісімдер). Сонымен қатар, назар аударатын бір нәрсе, МЖӘ-ң өте аз зерттелген бір аспектісі, атап айтар болсақ, әріптестер мен МЖӘ-ң қатысушылары құрған кеңестер, форумдар, ассоциациялар және т.б. сияқты «сектораралық ұйымдастыру желісі» болуы. Олар МЖӘ қатынастары дамыған сайын бірте-бірте зор маңызға ие болып келеді [39, б.395]. Осылайша, әрбір МЖӘ жобасында ұшырасатын вариативтік құрамдас бөліктер біз жоғарыда сөз етіп кеткен терминологиялық пайымдаулардың көп болуына себеп болады.

МЖӘ-ті мемлекеттік саясаттың құралы ретінде қарастыру (қоғамдық-саяси бағыт) МЖӘ қарым-қатынастары қалайша мемлекетті басқару процесіне ықпал етеді деген мәселеге, яғни «кері байланыстың» механизмдері проблемасына бетпе-бет келтіреді. Бұл арада ескеретін бір жайт, мемлекеттік басқару жүйесі институттардың, процестердің және реттеу механизмдерінің жиынтығы болып табылады. Олардың көмегіне сүйене отырып, түрлі қоғамдық топтар өз мүдделері мен құқықтарын танытады, әрі іске асырады, міндеттемелерін орындап, қақтығыстарды реттейді. Міне, осы жерден тағы бір сұрақ, МЖӘ-ке қатысушылардың барлығы да шешім қабылдау процесіне қатыса алады ма, яғни, ақпараттық үйлесімсіздік жағдайында «тараптар теңдігінің» базалық принципі сақталады ма деген сұрақ туындайды? МЖӘ-ке үш бағыт бойынша берілген анықтамалардың бірде-бірі бұл сауалға еш жауап бере алмайды.

Бізге белгілі анықтамалардың шеңберінен тысқары өте маңызды аспекті бар: ол – мемлекеттік басқару сапасы. Себебі, мүдделерін мемлекет танытатын үкіметтің, қоғамдық топтар мен бірлестіктердің құндылықтары, миссиясы мен мақсаттары МЖӘ дамуының стратегиясына, өзекті бағыттарына ықпал етеді, демек, оның сипатына да өз әсерін тигізеді. Аталған проблеманың өте-мөте асқынуы дамушы елдерде көрініс табуда, өйткені, мемлекеттік басқару органдары рент-бағдарланған (жеке бизнес тобының немесе саланың, мысалға, энергетика мүддесіне) немесе популистік саясатқа (сайлаушылардың жеке бөліктерінің мүддесіне) бейім болып келіп, нәтижесінде МЖӘ «қуыршаққа» айналып, сонымен қатар, тұтастай алғанда МЖӘ шеңберіндегі мемлекеттік саясаттың тиімсіздігіне әкеледі. Біздің пікірімізше, жоғарыда сөз етілген

аспектілер «МЖӘ» ұғымының әрқилы анықтамаларында нақтылануды қажет етеді.

Осылайша, «МЖӘ» терминін анықтаудың түрлі концептуалдық бағыттарына талдау жасауында бірқатар ақтандақтар анықталды, олар: нақтылай айтсақ, мемлекет пен бизнестің арасындағы әріптестік қатынастардың тұрақты және вариативтік белгілерінің көмескіленуі немесе жартылай көрініс беруі, МЖӘ-ке қатысушылардың қарым-қатынасының екі секторлық, әрі сектораралық табиғатының ескерілуі, сондай-ақ, мемлекеттік басқару сапасындағы ақпараттық үйлесімсіздік.

Біздің тағы бір анықтағанымыз, түрлі бағыттар позициясы тұрғысынан «МЖӘ» терминінің анықтамасында бірқатар шектеулердің кездесуі. Осы ерекшеліктерді ескере отырып, МЖӘ анықтамасын түйіндеген кезде міндетті түрде оның мақсаттық бағытталуы сияқты аспектілерін ескеру қажет. Бұл аспектілер МЖӘ саласындағы мемлекеттік реттеумен және мемлекеттік саясатты құрумен байланысты мәселелерді шешу үшін пайдаланылады.

Бұл үшін төмендегідей ұсыныстар жасауға болады:

1. Теория мен тәжірибеде МЖӘ ұғымының бірмезетте, бірнеше, бір-бірінен өзгеше болуы мүмкін (тиіс) концептуалды анықтамаларының болуы мен қолданылуы қажеттілігі дәлелденген деп есептеуге болады. Мысалға, институционалдық қамтамасыз ету, нормативтік реттеу, ұйымдастыру мен басқару, қаржыландыру, мемлекеттік бақылау салалары үшін анықтамалар әртүрлі болады.

2. МЖӘ анықтамасының әр нұсқасында міндетті түрде барлық бағыттарға тән ортақ (тұрақты) белгілері (мысалы, меншік сипаты), сонымен қоса арнайы (вариативті) белгілері (қатысушылар тізімі, ұйымдастыру схемасы, қаржыландыру мен басқарудың механизмдері және т.б.) ескеріліп отыруы керек.

3. МЖӘ-ң анықтамасында мақсаттық бағытталуды есепке алу барысында келесілерді нақтылау қажет:

а) орындалуына МЖӘ-ң аталған типі септесетін қоғам дамуының жалпы мақсаты;

ә) әріптестердің әрқайсының мүдделеріне сәйкес МЖӘ субъектілерінің (қатысушылардың) мақсаттарының жүйесі;

б) МЖӘ субъектілерінің (қатысушыларының) шешім қабылдау процесінің сипаты, рөлі мен жауапкершілігі.

Жүргізілген зерттеулер МЖӘ табиғаты турасындағы мәселені шешу жолында қоғамдық дамудың мақсатын, мемлекет пен бизнестің экономика мен әлеуметтік саладағы рөлдерінің өзгеруін ескере отырып, кешенді қадам жасау қажеттілігін көрсетіп берді. Бұдан келіп шығатыны: қолданылу саласы мен контекстін ескеретін, өзара байланыста болып келетін шекті типтегі анықтамалардың жүйесін жасап шығуға бағдар ұстану.

Сонымен қатар, тағы да бір ескеретін нәрсеміз: қандай да бір анықтаманың МЖӘ-ң тұрақты және/немесе вариативті белгілерін қайсыларын өз бойына сыйдыратынын ескеру қажет:

1. Теориялық-әдіснамалық бағыттың контексінде, біз «МЖӘ» деп ұлттық экономиканың мемлекеттік секторының инфрақұрылымдық дамуы саласындағы міндеттерді бірлесе шешу үшін жеке меншік секторды тартуға байланысты мемлекет пен бизнестің ұзақ мерзімдік экономикалық қарым-қатынастар жүйесін айтамыз.

2. Ғылыми-тәжірибелік бағыттың контексінде, біз «МЖӘ» деп дәстүрлі түрде мемлекеттің қарауында болып келетін салалардағы мемлекет пен бизнестің өзара әрекеттестігінің ұзақ мерзімдік контрактілік формалары мен әдістерінің жиынтығын танимыз. Бұл жерде өзара әрекеттестік тәуекелдер мен шығындарды әділетті түрде бөлісу принципіне сүйенеді.

3. Қоғамдық-саяси бағыттың контексінде, «МЖӘ» - қоғамның ұзақ мерзімдік дамуының ортақ (бірлескен) мақсаттарына қол жеткізу үшін мемлекеттік және корпоративтік саясаттың құралдарының көмегімен барлық ресурстарды (қаржылық, өндірістік, ақпараттық, еңбек) біріктіру негізіндегі қоғам, мемлекет және бизнестің институалданған альянсы.

Экономикалық тәжірибе үшін ең бастысы қарама-қайшылықтар санының қысқаруы, яғни, нормативтік базадағы «МЖӘ-н» түрліше анықтамаларын оның тұрақты және вариативті белгілерін қолдана отырып, ортақ шекті талаптарға сәйкестендіру маңызды болып табылады.

### **1.3 Мемлекеттік-жеке меншік әріптестіктің шетелдік тәжірибесі**

Қатысушылар санының көптігіне байланысты МЖӘ-ті өте күрделі экономикалық процестердің қатарына жатқызуға болады. Бұл қатысушылардың әрқайсысы, және олардың өзара байланыстары ортақ мақсатқа қол жеткізуде маңызды рөлді атқарады. Бірлескен инвестициялық жобаларды МЖӘ-н өзіндік ерекшеліктерін ескермей, дәстүрлі институционалдық, құқықтық және қаржылық тетіктерді қолдану арқылы іске асыруға тырысу сәтсіздікке әкеледі. Әрине, жеке қаржыландырудың көлемін неғұрлым көбірек тартуды жоспарлаған сайын, соғұрлым инвестициялық ахуал, оның ішінде, МЖӘ даму деңгейі мен институционалдық және ұйымдастыру ортасының сапасы тартымды бола түсуі тиіс. Бұндай қорытындыға МЖӘ принциптерін енгізуші дамушы елдер МЖӘ жобаларын іске асыру тәжірибесі негізінде келген болатын. Осылайша, Қазақстандағы МЖӘ дамуының тиімді жолдарын іздеуде МЖӘ-н шетелдік тәжірибесін зерттеуді талап етеді.

МЖӘ дамуының мемлекет пен бизнестің қарым-қатынасының нормативтік және ұйымдастырушылық деңгейде институционалдануын білдіреді. Институционалдану – өзара әрекеттестіктің формалары мен мехеанизмдерін құру, нақты жобаларда және осы жобаларға байланысты контрактілерде көрсетілген құқықтарды, міндеттерді және тәуекелдерді регламенттеу. Бұл жерде МЖӘ қатынастары түрлі ұйымдастырушылық-құқықтық формалардың жиынтығы ретінде көрініс тауып, олардың әрқайсысы, өз кезегінде, ұлттық экономиканың, саланың, аймақтың өзіндік ерекшеліктеріне байланысты көптеген түрлерге (схемаларға) бөлінеді. Бұл схемалар «модельдер» көмегімен сипатталады.

Бұл арада МЖӘ-ң түрлі аспектілеріне қатысты «модель» терминінің қолданылу проблемасына назар аударуға тиіспіз. Әдебиеттерде жиі кездесетін «МЖӘ моделі», «МЖӘ-ң ұлттық моделі», «МЖӘ-ң қолданыстағы моделі» анықтамалары әртүрлі түсіндіріледі [40; 41; 20; 42]. Біздің пікірімізше, төмендегідей нақтылаулар қажет: біріншіден, «МЖӘ моделі» ұғымы – көп мағыналы, сондықтан, контекстуалдық және аспектілік нақтылауды (қосымша анықтаманы) қажет етеді; екіншіден, «МЖӘ моделі» термині кем дегенде үш негізгі мәнінде қолданылуы ықтимал:

а) «кең» мағынада, жалпытеориялық түсінік тұрғысынан, әріптестіктің типтерін, түрлерін, формаларын жіктеу контекстінде «модель» дегеніміз – бұл негізгі экономикалық белгілері (меншік, қаржы, басқару және т.с.с.) бойынша біріктірілген МЖӘ түрлерін жалпылау. Сәйкесінше, аталмыш термин әдіснамалық тұрғыдан төмендегідей белгіленгені дұрыс: «*концессиялық модель*», «*лизингтік модель*», «*операциялық модель*»;

б) «тар» мағынада, нақты ел деңгейінде қандай да бір жобалардың тәжірибеде іске асырылу ерекшеліктерін зерттеу контекстінде (микроэкономикалық деңгей), термин екі қосымша анықтауышты қамтуы тиіс, мысалы: «*қазақстандық концессиялық модель*», «*ресейлік концессиялық модель*» және т.б.;

в) МЖӘ-ті мемлекеттік саясаттың ерекше түрі ретінде зерттеу контекстінде (макроэкономикалық деңгей), «модель» термині МЖӘ қатынастары жүйесінің дамуымен байланысты белгілердің жиынтығын көрсетеді, яғни, «МЖӘ-ң ұлттық моделі» ұғымы – «МЖӘ саласындағы ұлттық/мемлекеттік саясат» терминінің нақты синонимі емес. Мысалы, секторлық (салалық) деңгейде – «*энергетика/сумен жабдықтаудағы концессиялық модель*», ал, халықаралық деңгейде – «*англо-саксондық (либералдық, нарықтық, жекеменшік-мемлекеттік) модель*», «*континенталдық (ретелетін, жеке меншік-мемлекеттік) модель*».

МЖӘ-ң іске асырылуының нақты нұсқаларына қатысты, ең орындыды ұғым «*схема*» деп ұйғарамыз, өйткені, ол МЖӘ жобасының (контрактінің) ұйымдастырушылық (контрактілік) *формасын*, әрі іске асу механизмдерін ескеруге мүмкіндік береді.

МЖӘ-ң заманауи тәжірибесі МЖӘ-ң көптеген модельдерін, формаларын және механизмдерін қамтиды. Алайда, оларды келесідей негізгі белгілері бойынша жіктеуге болады: 1) меншік (активтер); 2) қаржыландыру (капитал көздері); 3) құрылыс (активті құру процесі); 4) басқару (ұйымдастырушылық және операциялық әрекет) [43, б.10-11]. Аталған типологиялық белгілер теориялық пайымдау үшін «идеалды» және қолайлы болып табылады. Ал іс жүзінде әртүрлі модельдердің сипаттары мен артықшылықтарын бойына қамтыған аралас формалар қолданылады [44, б.10]. Нақты жобаға қатысты модель таңдау мақсат пен іс-әрекеттің саласын, ұлттық заңнаманың талаптарын және басқа да ерекшеліктерді ескереді. Шетелдік тәжірибе МЖӘ-ң төмендегідей негізгі модельдерін бөліп көрсетуге мүмкіндік береді (4-кесте).



4-кесте – МЖӘ-ң базалық модельдері

Модель	Басқару	Қаржыландыру	Құрылыс	Меншік
Операциялық/Оператор (сервистік контрактілер: жөндеу, басқару, қызмет көрсету, пайдалану)	Жеке	жеке	-	мемлекеттік
Концессиялық (концессияның барлық түрлері)	жеке / мемлекеттік	жеке / мемлекеттік	жеке	мемлекеттік
Келісімшарттық бірлескен іс-әрекет, өнімді бөлісу туралы келісімшарт )	жеке	жеке	- / жеке	жеке / мемлекеттік
Лизингтік (арендалық)	жеке	жеке	мемлекеттік / жеке	мемлекеттік / жеке (мысалға, сатып алу құқығымен жалға алу)
Кооперативтік (арнайы жобалық компаниялар құратын бірлескен кәсіпорындар)	жеке / мемлекеттік	жеке / мемлекеттік	жеке	мемлекеттік / жеке (мысалға, IPO енгізу)
Ескерту - [40; 41; 20] дереккөздері негізінде автор жасаған				

*Концессиялық* модель жобалары ұзақ мерзімде іске асырылатын салаларда, сонымен қатар, меншік құқығын жеке меншік әріптеске уақытша беру саяси және әлеуметтік себептерге байланысты мүмкін болмаған жағдайларда қолданылады. *Лизингтік модель* қоғамдық маңыздағы ғимараттар құрылысын салуда, әсіресе, жергілікті өзін-өзі басқару деңгейінде өзін жақсы таныта білді. *Оператор* (сервистік) моделі коммуналдық қызмет көрсету саласында (сумен жабдықтау, су тарту, қалдықтарды жоюда) кеңінен қолданылады, өйткені, меншік иесінің бақылау жасау функциясын сақтай отырып, әріптестер арасындағы жауапкершілікті нақты бөлісуді қамтамасыз етеді. *Келісімшарт* моделі ең бастысы желілік жобаларда, мысалы, энергетика және телекоммуникация салаларында көбірек пайдаланылады. Бұл салалардағы инвестициялар қолданыстағы инфрақұрылымның пайдалануымен байланысты ағымдағы шығындарды азайтуға бағытталады. *Кооперативтік* модельді нақты қызмет көрсетуді бөліп қарастыру және жолға қою қиындық тудыратын жағдайда қолданады, яғни, әріптестік арнайы жобалық компания құру арқылы іске асады [40; 20; 45].

Әріптестер арасындағы меншік құқығын, тараптардың инвестициялық міндеттемелерін табыстауды іске асыруға, тәуекелдер мен жауапкершілікті контрактілік негізде бөлу принципіне сәйкес МЖӘ-ті іске асырылудың төмендегідей схемаларын (Т. Озалдың үкіметі Түркияда сәтті қолдануымен байланысты «Озал формуласы» деп аталған) бөліп қарастырамыз [20, б.136]:

ВОТ (Build, Operate, Transfer – салу, пайдалану, табыстау) концессияның базалық нұсқасы болып табылады. Бұнда концессионер өз қаржысы есебінен объектінің салынуы мен пайдаланылуын іске асырып, келісімшарттың мерзімі аяқталғаннан кейін объект мемлекет меншігіне тапсырылады. ВОТ схемасы бойынша концессиялар әдетте жол, электростанция, әуежай, тоннель, стадион және басқа да инфрақұрылым объектілерін салуда пайдаланылады. ВОТ-ң бір түрі ретінде ROT (Rehabilitate, Operate, Transfer) қарастырылады, бұнда жеке меншік әріптес объектіні салудың орнына тек оны реконструкциялауды жүргізеді.

ВТО (Build, Transfer, Operate – салу, табыстау, басқару) - объект салынып бітісімен бірден мемлекет меншігіне табысталады, бірақ, шығындарды өтеу және пайда табу үшін жеке меншік әріптес пайдалану құқығын іске асырады.

ВООТ (Build, Own, Operate, Transfer – салу, билік ету, пайдалану, табыстау) - жеке меншік әріптес тек пайдалану құқығын ғана емес, сонымен бірге, келісімшарт іске асу мерзімі кезінде билік ету құқығына (адалау құқығынан өзге) ие болады, ал, келісімшарт мерзімі аяқталған соң объект мемлекетке қайтарылады. ВООТ-ң бір түрі ВОО (Build, Own, Operate) жеке меншік әріптестің объектіге билік ету мерзімін шектемейді.

ВОМТ (Built, Operate, Maintain, Transfer – салу, пайдалану, қызмет көрсету, табыстау) - бұл жеке меншік әріптестің өзі салған инфрақұрылымдық объектілерді ұстап тұруға, әрі ағымдағы жөндеулерін жүргізуге қатысты жауапкершілік аясын кеңейтіп, кейін мемлекеттік меншікке тапсыратын схема.

ДВО (Design, Build, Operate – жобалау, салу, пайдалану) - бұндай жобаларда келісімшарт толық жобалық циклді қамтиды. Ал бұның ең күрделі түрлері ДВООТ (Design, Build, Own, Operate, Transfer) және ДВФО (Design, Build, Finance, Operate) – жеке меншік әріптестің активтерге билік ету құқықтарын кеңейтеді немесе объектіні салуды қаржыландыру бойынша қосымша жауапкершілігін қарастырады.

ВВО (Buy, Build, Operate – иемдену, салу, пайдалану) - жеке меншік әріптес объектіні сатып алады, оны реконструкциялауға немесе модернизациялауға капитал инвестициялайды, содан соң іске пайдаланады. Бұған ұқсас схема – ВДО (Build, Develop, Operate – салу, дамыту, пайдалану) – объект жеке меншік әріптеске табысталады, ол бұны қалпына келтіреді (салады), модернизациялайды, пайдаланады.

Мемлекеттік және жеке меншік әріптестердің өзара әрекеттестік деңгейін, сондай-ақ, қолданылатын формалар мен механизмдерді ескере отырып, МЖӘ-ң негізгі белгілерін жалпылау мемлекеттік жобалармен және даму бағдарламаларымен байланысты басқарушылық шешімдерді өте дәлдікпен жоспарлауға мүмкіндік береді.

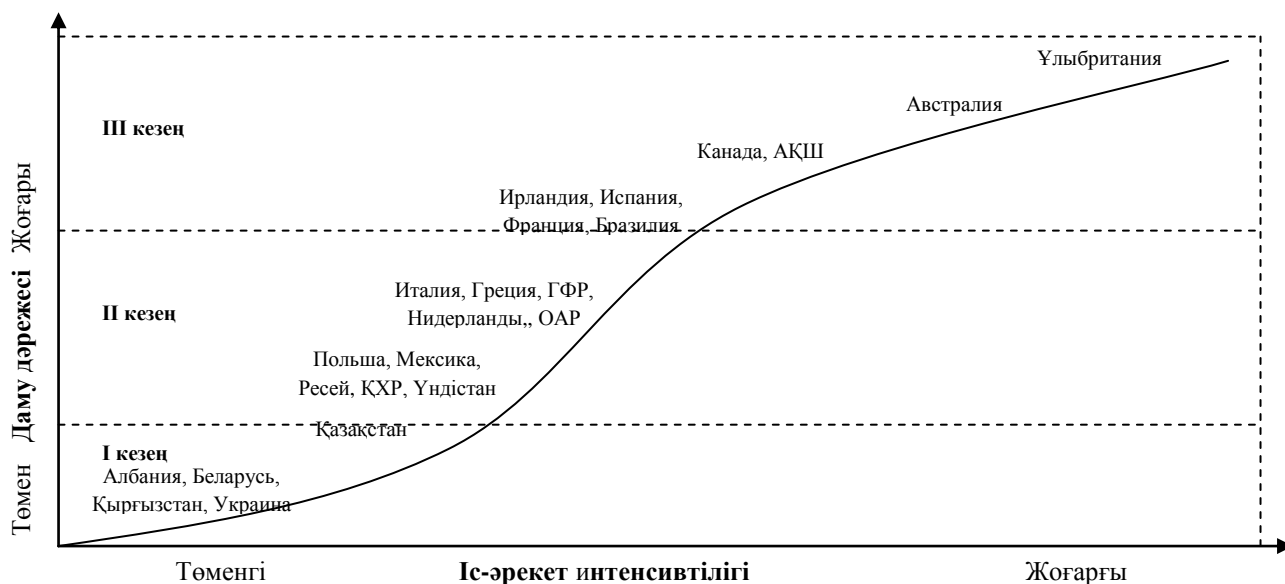
МЖӘ тәжірибесінде келісімдердің бұдан өзге де көптеген түрлері қолданылады: *LDO* (Lease, Develop, Operate – лизинг, дамыту, пайдалану), *BROT* (Build, Rent, Own, Transfer – салу, аренда, иелік ету, табыстау), *BLOT* (Build, Lease, Operate, Transfer – салу, лизинг, пайдалану, табыстау), *DCMF* (Design, Construct, Manage, Finance – жобалау, салу, басқару, қаржыландыру),

*DC* (Design, Construct – жобалау, құрастыру), *SL* (Sale, Leaseback – сату, лизинг), *OM* (Operate, Maintain – пайдалану, қызмет көрсету), *OMM* (Operate, Maintain, Manage – пайдалану, қызмет көрсету, басқару), *BLT* (Build, Lease, Transfer – салу, лизинг, табыстау), *BLTM* (Build, Lease, Transfer, Maintain – салу, лизинг, табыстау, қызмет көрсету), *BOOR* (Build, Own, Operate, Remove – салу, билік ету, пайдалану, жою), *LROT* (Lease, Renovate, Operate, Transfer – лизинг, модернизация, пайдалану, табыстау), *DCMF* (Design, Construct, Manage, Finance – жобалау, құрастыру, басқару, қаржыландыру), *DBFOM* (Design, Build, Finance, Operate, Manage – жобалау, салу, қаржыландыру, пайдалану, басқару), *RP* (Regeneration Partnership – ұзарту құқығы бар әріптестік) және т.б.

Атап өтерлігі, МЖӘ-ң BOO, BOR, лизинг, кейін сатып алынумен жалғасатын аренда сияқты «жекешелендірулік» схемаларын «классикалық» жекешелендірумен шатыстырмау керек. Жекешелендіру кезінде меншік құқығының жеке қолға өтуі экономикалық процестің басты мақсаты болып табылады. Бұл тұрғыдан алғандағы МЖӘ-ң ерекшелігі мынадан тұрады – жекешелендіру контрактінің міндеті емес, мүмкіндігі (опциясы) болып табылады, яғни, жеке меншік әріптес жоба аяқталысымен активті иемденуге міндетті болмайды, оның үстіне бұған мемлекеттік әріптестің келісімі керек болады. Осылайша, «МЖӘ-жекешелендіру» контрактінің аяқталуы (жобаның жабылуы) кезінде әріптестер арасындағы меншік құқықтарын (билік ету, адалау) қайта бөлісудің мүмкіндігін қарастыратын МЖӘ схемаларын ғана қамтиды.

Түрлі елдердегі МЖӘ қатынастары жүйесінің қалыптасуының заманауи тәжірибесі МЖӘ-ң даму қарқыны бойынша, сондай-ақ, МЖӘ-ң базалық модельдері мен формаларының іске асырылуының ұлттық ерекшеліктері бойынша түбегейлі өзгешеленіп тұрады. Бірақ, жалпы алғанда бұл процесс үш кезеңнен өтеді: 1) *дайындық* – қажеттіліктер мен басым бағыттарды бағалау, функцияларды бөлісу, шекті заңнаманы жасау, МЖӘ концепциясын қалыптастыру; 2) *даму* – МЖӘ туралы заң қабылдануы, арнайы органның құрылуы, заңнаманы жетілдіру, инвесторларды тарту, құлашты жобаларды іске асыру, МЖӘ даму бағдарламасын қабылдау; 3) *жетілдіру* – МЖӘ-ң ұлттық нарығын қалыптастыру және салалық құрылымдарын кеңейту, стратегиялық инвесторларды тарту, кәсіби дайындау орталығын құру, МЖӘ дамуының стратегиясын қабылдау (1-сурет).

МЖӘ-ң сан алуан жобаларына талдау жасауға ыңғайлы бірыңғай әдіснама жоқ десе де болады. Бірақ, ұлттық экономика деңгейінде МЖӘ-ң қарым-қатынастары жүйесінің даму дәрежесін бағалаудың кейбір тәсілдері халықаралық тәжірибеге барынша белсенді түрде еніп келеді. Осындай әдістемелер қатарына «Инфраскоп» МЖӘ (еларалық салыстыру индексі) рейтингін жатқызуға болады. «Инфраскоп» рейтингін Economist Intelligence Unit зерттеушілер тобы ЕҚҚБ, АДБ, Дүниежүзілік банкінің (МЖӘ жобаларының мәліметтер базасы) қолдауымен пайдаланады [46-49].



1-сурет - МЖӘ қарым-қатынастары жүйесінің қисығы  
Ескерту - [50] дереккөз негізінде жасалған

«Инфраскоп»-тың жалпыланған индексі 0-ден (МЖӘ дамуы үшін жағдайдың мүлде жоқтығы) 100-ге (МЖӘ дамуы үшін ең қолайлы жағдайдың болуы) дейінгі диапазонда есептеледі. Индекс келесідей 19 көрсеткіштен тұрады: алты санат бойынша бөлінген 15 сапалық және 4 сандық көрсеткіштер. Бұл көрсеткіштер:

1. *нормативтік-құқықтық база* (0-ден 4 баллға дейін, жалпы рейтингтік бағалаудың 25%-ы), оның ішінде:

- а) МЖӘ-ті реттеудің деңгейі мен сапасы;
- б) МЖӘ жобалары бойынша іріктеу мен шешім қабылдау жүйесі;
- в) конкурстық іс-шаралардың ашықтығы мен айқындығы;
- г) даулы мәселелерді шешудің механизмдері.

2. *институционалдық база* (0-ден 4 баллға дейін, жалпы рейтингтік бағалаудың 20%-ы), оның ішінде:

- а) институционалды ортаның сапасы;
- б) тәуекелді басқару жүйесі және мемлекеттік кепілдіктер;

3. *МЖӘ жобаларын іске асыру тәжірибесі* (жүйе толымдылығы) (0-ден 4 баллға дейін, жалпы рейтингтік бағалаудың 15%-ы), оның ішінде:

- а) мемлекеттік жоспарлау мен қадағалау жүйесі;
- б) жобаларды іріктеудің әдістері мен критерийлері;
- в) реттеушілік тәуекелдерді басқару тәжірибесі;
- г) іске асырылған салалық жобалардың саны;
- д) іске асырылған салалық жобалардың сапасы (энергетика, коммуналды шаруашылық, көлік және т.с.с.);

4. *инвестициялық климат* (жалпы рейтингтік бағалаудың 15%-ы), оның ішінде:

- а) саяси тұрақтылық (0-ден 100-ға дейін);

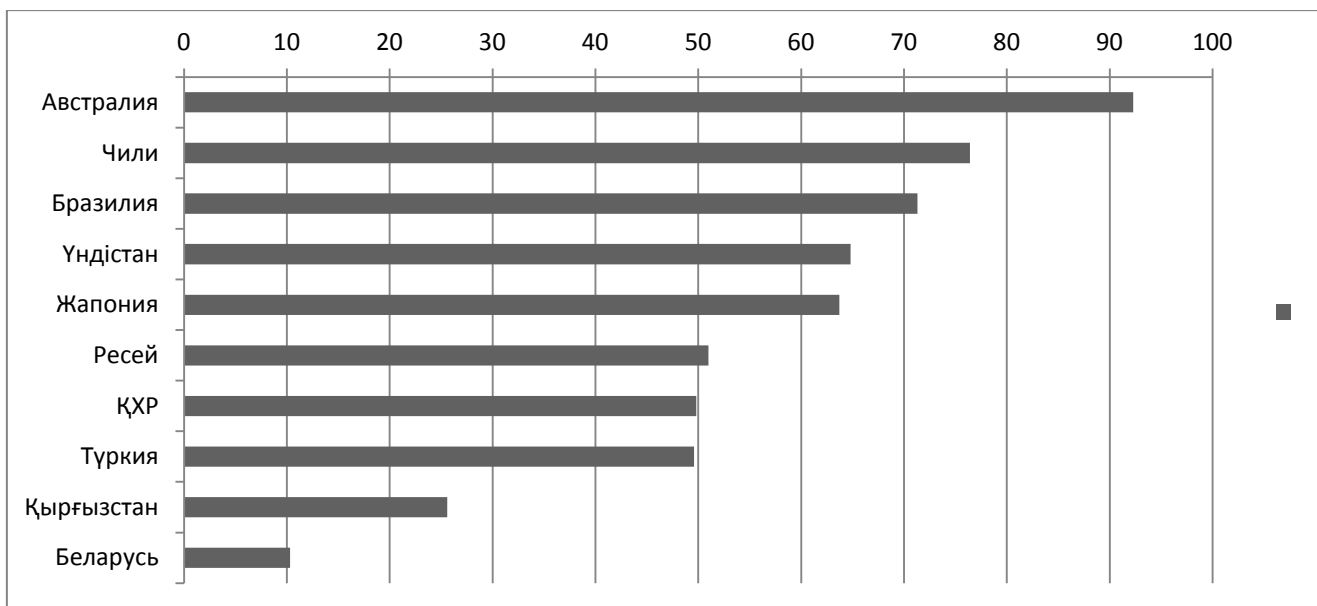
- б) бизнес-климат (0-ден 100-ға дейін);
- в) саяси қолдау деңгейі (0-ден 3 баллға дейін);

5. қаржыландыру және мемлекеттік қолдау (0-ден 4 баллға дейін, жалпы рейтингілік бағалаудың 15%-ы), оның ішінде:

- а) мемлекеттік қарызды басқару (мемлекеттік әріптестің төлем жасамау тәуекелі);
- б) капитал нарығының (қол жетімділік) даму деңгейі;
- в) қарыздық қаржыландыру жүйесі;
- в) мемлекеттік субсидиялау жүйесі;

6. МЖӘ аймақтық (жергілікті) реттеу (0-ден 4 баллға дейін, 10% түзету коэффициенті) – барша бағалау субиндекстері олардың жалпы рейтингілік бағалаудағы үлес салмағын ескере отырып жиынтықталады [48; 49].

«Инфраскоп» индексінің көмегімен жүргізілетін эмпирикалық талдау Кариб бассейні Латын Америкасы елдері (2009-2012 жылдар), Азия елдері және Тынық мұхит бассейні (2010-2012 жылдар), Орталық, Шығыс Еуропа және ТМД елдері (2011-2012 жж.) бойынша өткізілді. Бұл іс-шара зерттеу объектісі ретінде алынып отырған елдердің салалық құрылымы мен әкімшілік-аумақтық бөлінулерін ескере отырып барлық экономика типтерінде (дамыған, дамушы) және әлемнің барлық аймақтарында МЖӘ-ң даму деңгейін бағалауға мүмкіндік берді.



2-сурет - Әлемнің кейбір елдеріндегі МЖӘ-ң даму рейтингісі (жалпы бағалау)  
Ескерту - [47; 49] дереккөздері негізінде жасалған

Рейтингілік бағалау елдер арасындағы МЖӘ-ң даму деңгейлерінің арасындағы зор айырмашылықтарды көрсетеді, оның үстіне, «экономиканың даму деңгейі – МЖӘ-ң даму деңгейі» заңдылығы жалпыға ортақ сипатқа ие бола бермейді (2-сурет). Мысалы, Чили мен Бразилияның дамушы экономикаларындағы МЖӘ-ң даму индекстері құрап, Жапонияныкіне карағанда сәйкесінше 20% және 12%-ға жоғары. Ал, өз кезегінде, Жапония

Үндістанның рейтингілік бағалануымен бірдей (63,7 және 64,8 сәйкесінше) (3-сурет). МӘЖ даму деңгейі (индексінің мәні 40-60 диапазонды құрайтын) орташа елдер тобына негізінен экономикасы дамушы Ресей, ҚХР, Түркия және басқа да елдер енеді. (2-сурет, 5-кесте).

5-кесте - Әлемнің кейбір елдеріндегі МЖӘ-ң даму рейтингісі (субиндекстер бойынша)

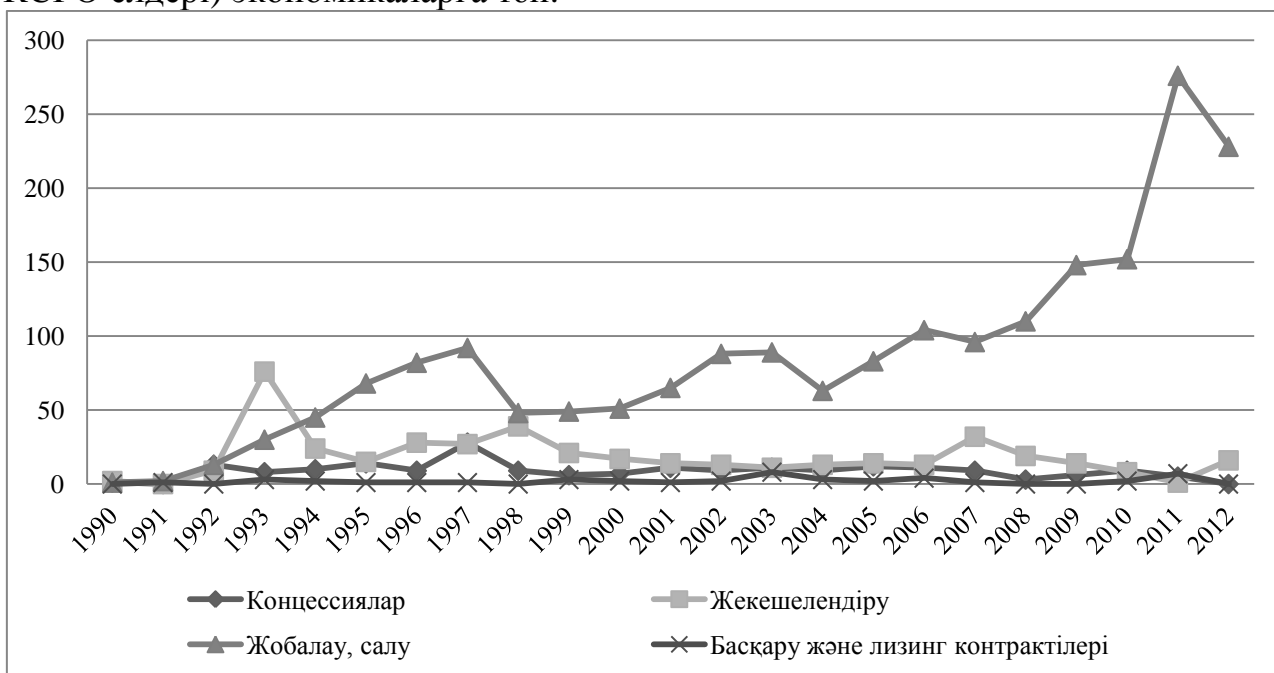
Елдер	Жалпы бағалау	Нормативтік-құқықтық база	Институционалдық база	МЖӘ іске асыру тәжірибесі	Инвестициялық ахуал	Қаржыландыру және мемлекеттік	Жергілікті реттеу
Австралия	92,3	100	100	66,5	87,4	94,4	100,0
Чили	76,4	75,0	75,0	71,9	87,6	91,7	50,0
Корея Республикасы	71,3	78,1	75,0	68,8	54,2	88,9	50,0
Үндістан	64,8	51,4	66,7	70,0	52,3	72,2	75,0
Жапония	63,7	50,0	66,7	61,4	57,5	83,3	75,0
Польша	50,0	41,7	45,4	45,4	65,3	63,9	50,0
Ресей	51,0	46,9	33,3	50,7	58,2	58,3	75,0
Түркия	50,0	33,3	68,8	68,8	75,9	58,3	0,0
ҚХР	49,8	31,3	25,0	78,1	51,6	66,7	75,0
Армения	39,9	34,4	33,3	32,3	70,6	27,8	50,0
Молдова	35,8	43,8	58,3	3,1	51,0	16,7	25,0
Қырғызстан	25,6	53,1	16,7	3,1	31,5	8,3	25,0
Беларусь	10,3	15,6	8,3	12,5	10,8	8,3	0,0
Ескерту - [47-49] дереккөздер негізінде автормен жасалған							

Қазақстанның мемлекеттік басқару органдарының алдында тұрған міндеттерге байланысты МЖӘ жүйесінің даму кезеңінде еларалық салыстырулардың жиынтық қорытындысын жалпылау қажет. МЖӘ-ң даму деңгейі тек қана экономикалық даму деңгейімен ғана емес, сонымен қатар қолайлы инвестициялық климат және экономиканың либерализациялану деңгейімен де кең көлемді байланыста болып келетіндігіне де назар аударуымыз керек.

Экономикадағы нарықтық реттеуді шектеу (дерегуляция, яғни мемлекеттің экономикалық ролін азайту) принциптерін іске асырушы Ұлыбритания, Австралия, Чили, Бразилия, Оңтүстік Корея және т.б. елдер МЖӘ-ті дамыту жолында айтарлықтай жетістіктерге жетті. Оларда МЖӘ жобаларының қарапайым (сервистік контрактілерден) кешенді (концессияларға) дейінгі аралықтағы әртүрлі формалары іске асырылуда. Инфрақұрылымдық және/немесе әлеуметтік қамтамасыз етуде мемлекет жетекші рөл атқаратын, либералды модельмен реттелетін дамыған экономикаларда (Канада, АҚШ, Жапония, Франция, ГФР және т.б.) МЖӘ жүйесінің даму қарқыны мен дәрежесі бәсең. Ал экономика мен әлеуметтік салада мемлекеттің үстемдігі байқалатын дамушы елдер аталған бірінші және екінші топтарға қарағанда

біршама артта қалып, оларда МЖӘ формалары мен механизмдерін іске асыруға өте аз жағдайлар жасалып отыр. Осылайша, МЖӘ-ң екі айқын және бірнеше аралық модельдерінің бар екендігін түйіндеуге болады. Олардың біріншісі, *либералдық* (англо-саксондық, нарықтық-бағдарлық және т.с.с.) болса, МЖӘ-ң бәсекелестік нарығы жүйесіне айтарлықтай интеграциялануы жағдайында тұтынушылардың қоғамдық қызметті тұтынуға деген қажеттіліктерін қанағаттандыруға бағдар ұстанады, мысалы, МЖӘ/ЖҚБ (жеке қаржы бастамасы) «британдық моделі» (PPP/PFI, Public Private Partnerships/Private Finance Initiative). Бұндай әріптістікті «жеке меншік-мемлекеттік» деп атаған орынды.

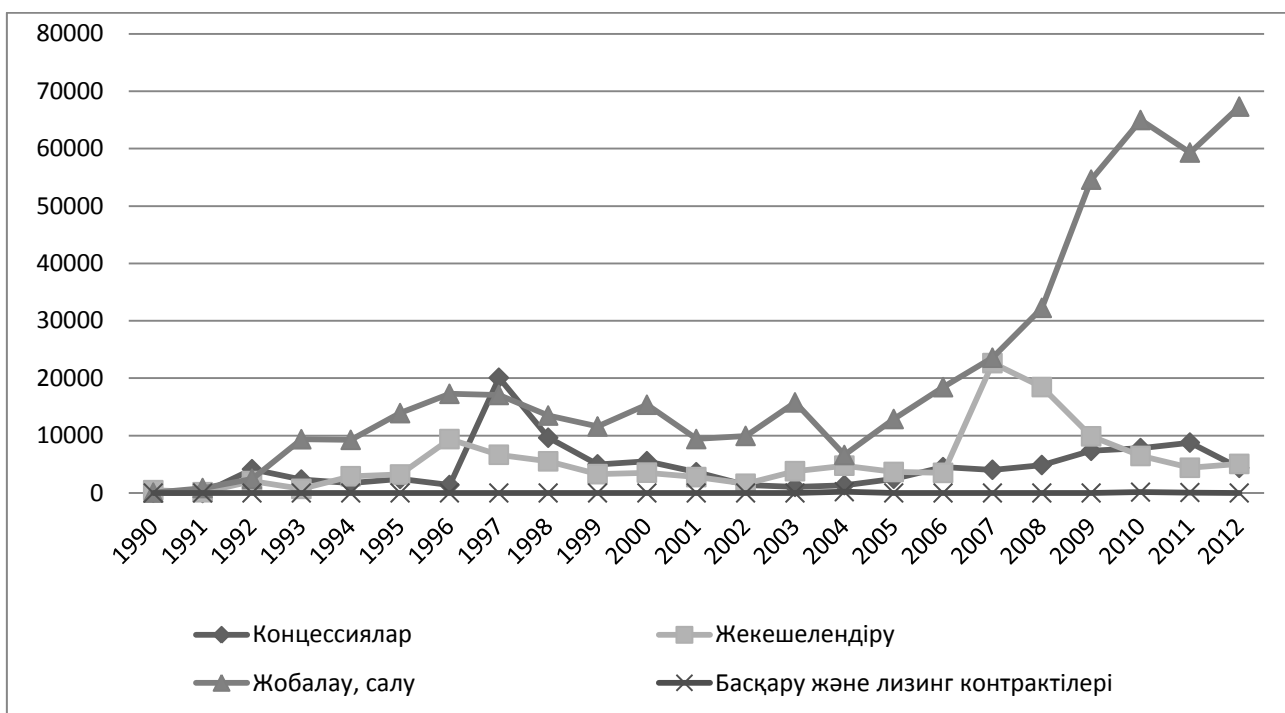
Екінші метамодель, *этатистік* (континенталды, мемлекеттік-бағдарлаушы, мемлекеттік-жеке меншік және т.с.с.), ең алдымен, мемлекеттік сектордың (инфрақұрылым, қол жетімділік, қызмет көрсету сапасы және т.с.с.) даму проблемаларын шешуге арналған. Бұнда бастамалар, басым бағыттар, бағаны құру, меншік құрылымы толықтай немесе ішінара мемлекеттік реттеудің аясына қатысты болып келеді. Бұған мысал ретінде ҚХР, Ресей, Франция және басқа елдердің МЖӘ жүйелерін келтіруге болады. Әрине, бұндай жағдайда жеке сектор, шын мәнінде, мемлекетке қарағанда «кіші әріптес» болып табылады да, ал, бұның өз кезегінде МЖӘ-ң көптеген формаларының даму мүмкіндігін біршама шектететіндігі белгілі. Аралық, *аралас* модельдер болса, шаруашылық қызметтің либерализациялану дәрежесіне және МЖӘ қарым-қатынасының даму деңгейіне қарай кең тараған. Бұл модель дамушы, оның ішінде, посткеңестік экономикалардағы (Азия, Африка, Латын Америкасы, Орталық және Шығыс Еуропа елдері, бұрынғы КСРО елдері) экономикаларға тән.



3-сурет. 1990-2012 жылдардағы МЖӘ-ң инвестициялық жобаларының саны (контракті типтері бойынша)

Ескерту - [51] дереккөзі негізінде жасалған

Статистикалық ақпараттардың ортақ бірыңғай базасының болмауы, сондай-ақ, түрлі юрисдикциялар аясында МЖӘ-ті жіктеу тәсілдерінің әртүрлілігіне байланысты, 1990-2012 жж. аралығындағы барлық аяқталған және іске асырылудағы жобалардың жиынтығын толықтай қамту мүмкін емес. Сондықтан, біздің сараптама Дүниежүзілік Банкінің әдіснамасына сүйенеді. Алынған нәтижелер тек қана Дүниежүзілік Банк мәліметтері базасында көрсетілген инвестициялық жобаларды бағалауға ғана жарамды (3-4-сурет, 6-кесте) деп санауға болады.



4-сурет. 1990-2012 жылдардағы МЖӘ-ң инвестициялық жобаларының сомасы (контракті типтері бойынша) млн.АҚШ долл.

Ескерту - [51] дереккөзі негізінде жасалған

Алдымен, назар аударарлығы, 1990-шы жылдардың ортасынан бастап, әлемдегі МЖӘ-ң жетекші формалары мемлекеттік меншік объектілерін жобалау, салу, модернизациялау және т.с.с. процестермен байланысты контрактілер (нарықтың 74,7%-ы) болып табылады. Ал, МЖӘ-ң концессиялық формасы, 1990-шы жылдардағы біршама аз уақыт өскеннен кейін, жалпы нарықтың салыстырмалы түрде аз, бірақ тұрақты (7,5%) бөлігін құрап отыр. Контрактілердің қалған түрлері соңғы жылдарда арақідік қана пайдаланылады (4-сурет, 6-кесте). Концессиялар экономикадағы дағдарастық жағдайларға сезімтал болып келеді. Бұл концессиялық келісімдердің көлемі мен санының 1997-1998, 2001 және 2008 жылдардағы дағдырыстардың әсерінен азая түскенінен көрінеді (4-, 5-сурет).

Сонымен бірге, әлемдік нарықтағы капитал салымы тұрғысынан МЖӘ нарығының құрылымы біршама балансталған сипатқа ие: құрылыс пен модернизациялауға қатысты жобалар инвестициялардың 2/3 бөлігіне жуығын



(67,9%), концессиялар – 14,5%-ын, ал, жекешелендірумен жалғасатын схемалар - 10%-ға жуығын, операциялық және лизингілік контрактілер - 0,1-0,2%-ын қамтиды (5-сурет, 6-кесте). Дағдарыстық 2007 жылдан бастап, МЖӘ негізіндегі салу контрактілерінің айтарлықтай өсуі тенденциясы байқалады. Бұны қаржылық сектордағы тәуекелдердің өсуі жағдайында жеке инвесторлардың инфрақұрылымдық объектілерге ұзақмерзімдік капитал салымдарын диверсификациялаумен түсіндіруге болады.

6-кесте - 1990-2012 жж. МЖӘ жобаларының инвестициясының аймақтар, типтері мен көлемі бойынша бөлінісі (млн. долл. АҚШ, өрістеп отырған нәтижелері негізінде)

Аймақтар	Концессия		Жекешелендіру		Жобалау, салу		Басқару және лизинг контрактілері		Барлығы	
	Жобалар	Инвестициялар	Жобалар	Инвестициялар	Жобалар	Инвестициялар	Жобалар	Инвестициялар	Жобалар	Инвестициялар
Ш.Азия мен Океания	60	6705	98	25018	615	113524	3	0	776	145246
Еуропа мен Орт.Азия	30	9839	198	56370	165	49516	19	92	412	115818
Лат. Америкасы	86	78737	96	30766	597	149241	3	210	782	258955
Таяу Шығыс пен С.Африка	5	6607	3	224	34	15945	0	0	42	22776
Оңтүстік Азия	1	22	23	11142	467	143734	1	144	492	155042
Орт. Және Оңт.Африка	18	2029	8	1310	105	13953	18	5	149	17297
Барлығы, жобалар/млн. долл.	200	103939	426	124830	1983	485913	44	451	2653	715133
Барлығы, %	7,5	14,5	16,1	17,5	74,7	67,9	1,7	0,1	100	100
[51] дереккөз негізінде автормен жасалған										

МЖӘ-ң әлемдік нарығының жалпы көрсеткіштері зерттелініп отырған кезең аралығында өсе түсті: 1990 жылы жобалар саны – 4 болса, 2012 жылы олардың саны 244-ке жетіп, капитал салымдары 1990 ж. 592 млн. доллардан 2012 ж. 76,8 млрд. долл. дейін жетті. 2012 жылға дейінгі МЖӘ жобаларына салынған инвестициялардың жалпы сомасы 700 млрд. долл. астам, яғни, жылына 33 млрд. долл. соманы құрап отыр. Оның үстіне, осы жалпы соманың 60%-ы – 406 млрд. долл. 2007-2012 жылдары инвестицияланған [51].

Осылайша, әлемдік нарықтағы МЖӘ жобаларының жалпы даму тенденциясы МЖӘ-ң ұзақ мерзімдік экономикалық даму мақсатына қол жеткізудегі перспективалы бағыт екендігін көрсетті. МЖӘ механизмдерін жетілдіру тұрғысынан алғанда инфрақұрылымдарды жобалаудан пайдалануға дейінгі аралықта жаңартудың толық циклімен байланысты орта- және ұзақ мерзімдік контрактілік формалар ең перспективалы формалар болып табылады.

### **1-бөлім бойынша тұжырымдар**

- экономикалық ойдың тарихында экономикадағы мемлекеттік және жеке меншік секторлардың өзара әріптестігіне қатысты көптеген көзқарастар бар, оларды зерделеу белгілі бір теорияның артықшылығы мен кемшілік тұстары туралы ой түйіндеуге мүмкіндік береді;

- экономикалық ойдың түрлі теориясының өкілдері мемлекет пен жеке бизнестің әріптестігінің қажеттілігін қалайды, бірақ та бұл арада мемлекет экономикалық қатынасты реттеуші рөлінде танылып отыр;

- мемлекет пен жеке бизнес мүдделерінің интеграциялану мүмкіндіктерінің кең көлемді зерттелгеніне қарамастан, әрекеттестікті әріптестік тұрғысынан құрудың қажеттілігіне орай тараптардың өзара әрекеттестігінің теориялық проблемалары шешімін таппай отыр;

- экономикалық ой теориялары экономикадағы мемлекеттік және жеке меншік секторлардың мемлекеттік-жеке меншік әріптестік құру жолымен интеграциялануының теориялық алғышарты болып табылды.

- МЖӘ-ң әртүрлі анықтамаларына сипаттама бере отырып, сондай-ақ оның тұрақты және/немесе вариативті белгілерін ескере отырып, «мемлекеттік-жеке меншік әріптестік» терминіне теориялық-әдіснамалық, ғылыми-тәжірибелік және қоғамдық-саяси тұрғыдан анықтама беруге болады. МЖӘ-ң «әмбебап» анықтамасы оның негізгі мәнін толық ашып көрсете алмайды.

- МЖӘ-ң әлемдік тәжірибесі көрсеткендей, әлеуметтік-экономикалық даму процесін интенсификациялау мақсатында экономиканың мемлекеттік және жеке меншік секторларының МЖӘ концепциялары аясындағы өзара әрекеттестік формаларын енгізу ең заманауи және әртүрлі экономика типтері үшін қолданбалы тәсіл болып табылады;

- МЖӘ даму деңгейі институционалдық және ұйымдастырушылық ортаның сапасы, жалпы инвестициялық климат, қаржы нарығының дамығандығы, сондай-ақ, МЖӘ жобаларының іске асырылуы бойынша жинақталған тәжірибе факторларымен анықталады;

- заманауи рейтингтік жүйелер сапалық және сандық көрсеткіштер негізінде МЖӘ-ң даму деңгейіне зерттеу жүргізуді қамтамасыз етеді. Сәйкесінше, оларды елдер арасында салыстырулар жүргізумен қатар, нақты ұлттық экономика деңгейіндегі МЖӘ-ң даму динамикасына талдау жасауда қолдануға болады;

- МЖӘ-ті жетілдіру саласындағы әлемдік тәжірибені есепке ала отырып, дамушы елдердегі, оның ішінде, Қазақстандағы әріптестік қарым-қатынастарды дамытудың басты векторларын айқындап алуға болады;

1) макроэкономикалық реттеу саласында – МЖӘ даму процесіндегі әрі сандық (жобалар санының өсуі), әрі сапалық (жобалардың экономикалық және әлеуметтік ортасын, өсімін жетілдіру) жақтан ең қолайлы жағдай туғызатын либерализациялау факторы іске қосылып, сондай-ақ, модель, форма және механизм түрлерінің саны артады;

2) микроэкономикалық реттеу саласында – МЖӘ бірыңғай әдіснамалық және ұйымдастырушылық негізін қалыптастыру, МЖӘ жобасына қатысатын жеке инвесторлар үшін қатысу шарттары мен іс-шараларын жеңілдету, МЖӘ аясындағы ашықтық пен есеп беру іс-әрекетін арттыру;

3) жүйелік деңгейде – жеке инвесторлар үшін ұзақ мерзімдік ынталандыру және кепілдік жүйесін қалыптастыру, екінші жағынан – қоғамдық дамудың стратегиялық мақсатын институционализациялап, мемлекеттік және жеке меншік сектордың әріптестік қатынастарының тұрақты, ұзақ мерзімдік экономикалық тиімді жүйесін құру.

## **2 ҚАЗАҚСТАН РЕСПУБЛИКАСЫНДАҒЫ МЕМЛЕКЕТТІК- ЖЕКЕ МЕНШІК ӘРІПТЕСТІКТІҢ ДАМУ ТЕНДЕНЦИЯЛАРЫ**

### **2.1 Қазақстан Республикасындағы мемлекеттік-жеке меншік әріптестіктің дамуының алғышарттары**

Қазіргі кезеңде тұрақтылық және қарқындылық, реструктуризация, модернизация, экономикалық, әлеуметтік және экологиялық проблемаларды дер кезінде тиімді шешуді қамтамасыз ету сияқты бағыттар бойынша Қазақстан ұлттық экономикасының бәсекелестік қабілетін арттыру қоғам, билік және бизнес үшін басым мақсаттар болып табылады. Бұл мақсаттарға қол жеткізу тек қана біршама қаржы көздерін тартуды, әрі экономика салаларын технологиялық жағынан қайта жарақтандыруды талап етіп қана қоймайды, сонымен бірге, инфрақұрылымдардың қолда бар объектілері жанартып, жаңаларын жасауды қажет етеді. Қазіргі кезде қазақстандық экономикада жаһандық қаржы дағдырысының салдарлары әлі де байқалады: ЖІӨ өсу қарқынының азаюы, сыртқы қарыздың артуы, еңбекпен қамтудың төмендеуі көрсеткендей, экономиканы кең ауқымды реструктуризациялау бір ғана мемлекеттің күші мен қаражаты арқылы ғана мүмкін болмайтындығын көрсетеді. Сәйкесінше, мемлекеттік және жеке меншік сектордың әлеуеттерін бірлескен институционалды даму негізінде біріктіру аса қажетті қадам болып отыр. Бұның перспективалы бағыттарының бірі мемлекеттік-жеке меншік әріптестік болып табылады. Еліміздің азаматтары күн сайын денсаулық сақтау, білім беру, коммуналдық, көлік қатынасы және басқа да қызмет көрсету түрлерінің сапасының төмендігі проблемасымен бетпе-бет келуде. Өйткені, оларды ұсынуға негіз болатын инфрақұрылымдар тозған, өз әлеуетін жоғалтқан, әрі жөндеуді, қалпына келтіруді және модернизациялауды әбден қажет етеді. Бұл, айналып келгенде, қоғам мен экономика үшін өнімдердің бәсеке қабілеттілігінің төмендеуі, тұрмыс сапасының нашарлауына сияқты аса зор жоғалтуларға әкеледі. Әлеуметтік және жалпы инфрақұрылымдардың жаңаруы мен дамуына деген қоғамдық қажеттілік осы проблемаларды мемлекеттік саясаттың құралдары арқылы шешудің жаңа тәсілдерін іздестіру міндетін қояды. 1990-шы – 2000-шы жылдар аралығында әлемдік экономикада орын алған процестер көрсеткендей, МЖӘ мемлекеттің тұрақты ұзақ мерзімдік даму саясатының стратегиялық құралы бола алады.

XX ғасырдың 1990-шы жылдарынан бастап, дүние жүзі бойынша МЖӘ-тің белсенді дамуына түрткі болған факторлар ретінде келесілерді қарастырамыз:

- біріншіден, инфрақұрылымдық жобаларды қаржыландыру тапшылығының арта түсуі аясында ұлттық экономикалардың жаһандық бәсеке қабілеттілігін арттырудың қажеттілігі;

- екіншіден, дамыған және дамушы елдердегі технологиялық қайта жарақтану жеке меншік секторлардағы өндірістік және басқарушы әдістер бойынша сапалы ілгерілеуді туындатады, әрі, сонымен бірге мемлекеттік сектордың артта қалуына әкеледі;

- үшіншіден, 1998-1999 және 2007-2008 жылдардағы кең ауқымды қаржы-экономикалық дағдырыстар инфрақұрылымдарға мемлекеттік капитал салымдарын одан ары өрістетуге мүмкіндігін шектеді;

- төртіншіден, мемлекеттің «әлеуметтенуі», яғни, қоғамдық қызмет көрсету аясындағы және басқа да әлеуметтік міндеттемелердің өсуі, осының нәтижесінде бюджетке жүктелетін қаржылық жүктеменің артуы;

- бесіншіден, халықаралық капитал нарықтарында жеке меншік қаржылық ресурстар үшін бәсекелестіктің шиелінісе түсуі. Айта кетерлігі, ең тартысты күрес дамушы елдер арасында жүріп жатыр [52; 16; 53].

Тәуелсіздік жылдары Қазақстанда ұлттық экономиканың қарқынды өсуі үшін барша қажетті жағдайлар жасалды. 2003-2013 жж. аралығында ЖІӨ \$30,8-ден \$202 млрд-ға дейін 7 есе өсіп, ал, жан басына шаққандағы ЖІӨ \$11,5 мыңды құрап отыр. Бұл көрсеткіш Дүниежүзілік банктің классификациясы бойынша Қазақстанды табысы орта деңгейдегі елдердің тобына қосуға мүмкіндік береді. Сонымен қатар, ҚР инвестиция тартуға өте қолайлы жағдай жасалған жиырма елдің қатарына енеді. Қазақстан экономикасына тартылған тікелей инвестициялар сомасы \$118 млрд.-ға жетсе, шетелдердегі қазақстандық инвестициялардың сомасы \$15 млрд.-дан асып отыр [54].

Еліміздегі экономикалық өсудің негізі табиғи ресурстар болып табылады: Қазақстан Республикасы әлемде мұнай мен газ қоры бойынша жетінші (жалпы әлемдік қордың 2%-ы), көмір қоры бойынша – жетінші (4%), уран (12%), сондай-ақ, түсті металдар қоры бойынша екінші орын алады. Сонымен бірге еліміз қоры 40 млрд. баррель деп бағаланатын мұнай экспорттаушы мемлекеттердің алғашқы жиырмалығына енеді. Еліміз өз тәуелсіздігіне қол жеткізгеннен кейін мұнай-газ секторы қарқынды дамып, таяу 15-20 жыл аралығында жаңа ірі мұнай кен орындарының ашылуына байланысты мұнай өндіру арта түседі деп күтілуде. Сонымен қатар, Қазақстанның шикізат секторына тәуелділігінің өсе түсуде. Бұл мұнайдың экспорт, бюджет пен экономикадағы түсімдер құрамындағы үлес салмағының арта түсуінен көрініс табады. Сонымен қатар, ұзақ мерзімдік даму стратегиясында даму мен модернизацияны жеделдету мақсатына жетуде табиғи байлықтарды пайдалану ерекше орынға қойылып отыр. Қазақстан табиғи рентаны басқару жүйесін белсенді дамытып, шикізаттық сектордан түскен салықтың, ең алдымен, мұнай секторынан түскен салықтың үлкен бөлігін бюджеттен тыс Қазақстан Республикасының Ұлттық қорына бағыттауда. 2008-2009 жылдарда орын алған қаржы дағдырысы кезінде Қордың валюталық ресурстары экономикалық құлдыраудың салдарын жеңілдететін іс-шараларды ынталандыратын қаржылық қоржын ретінде қолданыс тапты. Қазақстан экономикасының тағы бір ірі инвесторы - «Самұрық-Қазына» АҚ Ұлттық холдингтік компаниясы өнеркәсіпті модернизациялау процесіне белсене атсалысуда. 2013 жылғы мәліметтер бойынша «Самұрық-Қазына» АҚ-ның активтері (\$77,5 млрд., Sovereign Wealth Fund Ranking бойынша 25-орында) мен Ұлттық Қордың резервтерінің (\$68,9 млрд., тиісінше, әлемдік рейтингте 18-ші орынды иеленеді) жиынтық көлемі ұлттық ЖІӨ-ң 72,5%-ын құрайды деп бағалануда [55; 56].

Алайда, көбінесе мемлекеттік инвестицияларға негізделген экономикалық даму моделі, айналып келгенде ресурстарды тиімді пайдалануды қамтамасыз ете алмайды, қайта, қоғамдық капиталдың құны қарқынымен байланысты бірқатар шектеулерге әкеледі. Мемлекеттік инвестициялық бағдарламалар экономикалық өсуді ынталандырып отырғандығына қарамастан, олар макроэкономикалық деңгейде өзінің кері әсерін тигізіп, экономиканың шикізаттық емес секторының бәсеке қабілеттілігін төмендетеді. Ғылыми тәжірибеде аталған құбылыс «голланд ауруы» (сондай-ақ «молшылық парадоксы» немесе «Гронинген эффектісі») деген атауға ие болған. Бұл валюта және резервтер түсімі көлемінің азаюынан, сыртқы қарыз бен фискалдық қаржылық жүктеменің өсуінен көрініс тауып, модернизациялау мен дамудың ұзақ мерзімдік мақсаттарына қол жеткізуге кедергі болады.

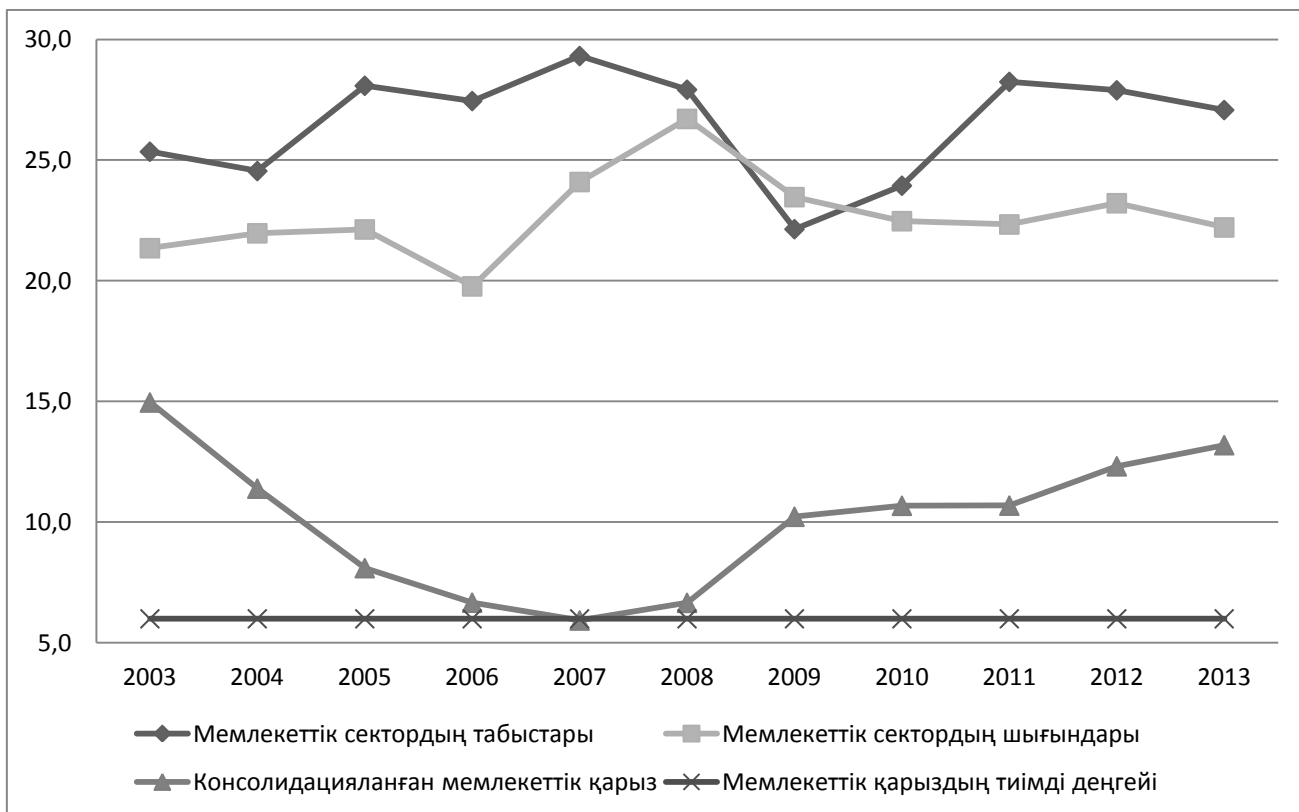
Ғылыми әдебиетте шикізатқа бай дамушы елдер үшін «молшылық парадоксы» даулы пікірлер қатарына жатады. Алайда, көптеген эмприкалық зерттеулер көрсеткендей, шикізаттық ресурстардың баға тұрақсыздығы, бюджеттік жүйенің балансталуды және тұрақты экономикалық дамуды қамтамасыз ету мақсатында ресурстық рентаны өндірістік активтерге айналдыруға бағыт ұстанған мемлекеттік саясаттың араларында тығыз байланыс бар [57; 58; 59; 60].

Қазақстандық тәуелсіз қорлардың, ең алдымен, Қазақстан Республикасының Ұлттық қоры мен «Самұрық-Қазына» АҚ-ның қаражаттарының негізгі бөлігін қалыптастыратын мұнай өндіру секторының мысалы негізінде Қазақстан экономикасындағы “голланд ауруының” ықтимал белгілерін қарастырайық. 1991 жылдардан бастап, көмірсутегін өндіруде мемлекеттің рөлі бірте-бірте өсе түсіп, тәуелсіздіктің алғашқы онжылдығында мұнай бағасының құлдырауы жағдайында Қазақстанда шетел капиталын тарта отырып, активтерді ауқымды жекешелендіру орын алды. Мұнай-газ секторындағы көптеген инвестициялық жобалар өнімді бөлісу жөніндегі келісімшарттар арқылы іске асырылды. Бұл жерде трансұлттық корпорациялар (ТҰК) бірлескен жобаларда акцияның бақылау пакетіне (80%-ға дейін) иелік етсе, ұлттық мұнай-газ корпорациялары миноритарлық пакетке ие болды.

Қазіргі кезде көмірсутегі өндірісінде бұрынғысынша ТҰК басымдыққа ие. Алайда, 2003 жылдан бастап мемлекет мемлекеттік меншіктің үлесін табысты түрде арттыруда. Мысалы, кейбір ұзақмерзімдік контрактілерді қайта қарау іске асырылуда. Сонымен қатар, 2004-2005 және 2008 жылдардағы фискалдық жаңа ендірілім мұнай өндіруші компаниялардың салық режимдерін ретке келтіріп, нәтижесінде мұнай экспортынан түсетін табыс Қазақстан экономикасының жалпы салық түсімі көлемінің 55 %-ын құрады [61].

Консервативті инвестициялық саясат жүргізу арқылы мемлекет 2003-2008 жылдарда мұнай бағасының өсуімен байланысты түскен жоғарғы табыстың басым бөлігін Ұлттық қорға аударды немесе мемлекеттік қарызды қысқартуға жұмсады. Дегенмен мемлекеттік қарыз тиімді деңгейден (ЖІӨ-ң 6%-ы) асып кетіп тұр (5-сурет).

Дағдарыс кезінде жиналған қор экономиканы жандандыратын ауқымды бағдарламаларды \$10 млрд.-ға дейін немесе ЖІӨ-ң 7,5%-ын қамтитын көлемде қаржыландыруды қамтамасыз етті. Ал, дағдарыстың аса ауыр фазасы аяқталғаннан кейін жиналған қор Ұлттық қордың резервтерін арттыруға бағытталды [62].



5-сурет - Қазақстан Республикасының 2003-2013 жылдардағы табыстарының, шығындарының және мемлекеттік қарызының динамикасы, ЖІӨ-дегі %  
Ескерту - [62] дереккөзі негізінде жасалған

Қазақстан заңнамасында салықтық-бюджеттік саясаттың шектеулерімен байланысты төмендегідей мақсатты көрсеткіштер қарастырылады:

- мемлекеттің дағдарыстық қарсы саясатын қамтамасыз етудегі Ұлттық қордың номиналды шығыны \$8 млрд.-ға дейін;
- қордың қаржысының минималды (резервтік) қалдығы – ағымдағы бюджеттік жылдағы ЖІӨ-ң 30%-нан кем емес;
- бюджет тапшылығы (Ұлттық қорға аударымдарымдарды шегерген кезде) 2020 жылы ЖІӨ-ң 3%-нан аспауы керек;
- мемлекеттің қарыз бойынша пайыздық төленімдер Ұлттық қордың жылдық табысынан аспауы қажет [63].

Қазақстан Республикасының 2050 жылға дейінгі даму Стратегиясында өндірістік қорларды және қоғамдық инфрақұрылымдарды модернизациялау үшін көмірсутегі рентасын белсенді пайдалану қарастырылған. Модернизациялау бағдарламасына құны 11 трлн. теңгені құрайтын 779 жоба енген, бұл өз кезегінде 2013 жылғы Қазақстанның ЖІӨ-ң үштен бір бөлігін

құрайды [64]. Дегенмен, осынша кең ауқымды индустралды даму бағдарламасын іске асыруға қатысты біршама маңызды мәселелер туындайды.

Біріншіден, Қазақстанның дамуындағы ең өткір пробелемалардың бірі осы уақытқа дейін заманауи инфрақұрылымның тапшылығы болып отыр. Егер де 2012-2013 жылдары Global Competitiveness Index әлемдік рейтингінде 144 елдің ішінде Қазақстан 51-орында тұрса, рейтингідегі ең басты көрсеткіштердің бірі «инфрақұрылым» субиндексі бойынша – 67-орынды иеленіп, көптеген дамыған елдерден және дамушы елдерден, мысалы, Ресейден (47-орын) артта қалып отыр. [65]

Бір атап өтерлігі, қоғамның инвестициялық қажеттіліктері мен инвестициялық мүмкіндіктері арасындағы айырма ретінде қарастырылатын инфрақұрылымдық тапшылық әлемнің барлық елдерінде кездеседі (7-кесте). Халықаралық энергетикалық агенеттіктің бағалауы бойынша 2050 жылға дейінгі әлемдік экономиканың инфрақұрылымдарға деген қажеттілігі \$45 трлн. немесе жылына \$1 трлн.-ды құрайды [66].

7-кесте - 2050 жылға дейінгі кезеңдегі кейбір елдер мен әлем аймақтарының инфрақұрылымдарды қаржыландырудағы ортажылдық тапшылығы

Елдер	Сомасы, \$ млрд.	Аймақ	Сомасы, \$ млрд.
АҚШ	320	Орталық және Шығыс Европа	42
ГФР	170	Орталық және Шығыс Азия	36
ҚХР	132	Латын Америкасы	14
Ресей	103	Таяу Шығыс және Солтүстік Африка	6
Үндістан	50		
Канада	25	Орталық және Шығыс Африка	5
Қазақстан	8		
Ескерту - [67] дереккөзі негізінде автормен жасалған			

Қазақстандық МЖӘ Орталығы жүргізген 2040 жылға дейінгі инфрақұрылымдық қажеттіліктің сараптамасы қажетті инвестицияларды \$243 млрд. көлемінде бағалап отыр, яғни, тапшылық \$211 млрд. (жылына орта есеппен \$8 млрд.-ға жуық) сомада орын алып отыр [25]. Демек, 2050-жылға дейінгі мемлекеттік инвестициялық бағдарламаларың (жылдық бюджеттік қаржыландыруы \$2 млрд. жуық) кең ауқымды толық іске асырылуы кезінде, тіпті барлық қаражат инфрақұрылымдық жобаларға жұмсалса да, қаржыландыру тапшылығы бар болғаны 25%-ға ғана жабылады, яғни, \$160 млрд. немесе 2013 жылғы ЖІӨ-ң 80%-на жуық сома көлеміндегі айырма сақталып қалады.

Екіншіден, Қазақстан Республикасындағы инфрақұрылымның қол жетімділігі өзінің әркелкілігімен сипатталады. Қалалық және ауылдық жерлердегі қоғамдық қызмет көрсетудің әркілы түрі (электр энергиясынан басқасы) аймақтық деңгейде де тепе-теңсіздікпен бөлінген (8-кесте). Жалпы алғанда, инфрақұрылымның қол жетімділігі, еліміздің орналасу жағдайына



орай территориялық созылыңқылығы себебінен, мысалы, Украина немесе Кавказ маңы елдеріне қарағанда төмен болып келеді.

8-кесте - 2013 жылғы жағдай бойынша Қазақстан Республикасындағы инфрақұрылымның қол жетімділігі, %

Қызмет көрсету түрі	Қалаларда	Ауылдарда	Орта шама
Медициналық:			
дәрігерлік көмек	70	96	78,7
медициналық орталықтар	81	94	85,3
емханалар	87	96	90
Ауруханалар	76	98	83,3
Білім беру:			
мектепке дейінгі	89	84	87,3
бастауыш	91	98	93,3
орта	96	98	96,6
кәсіби-техникалық	80	66	75,3
жоғары	74	2	50
Көлік	100	90	96,7
Спорт	87	58	77,3
Сумен жабдықтау мен су бөлу	89	66	81,3
Газ	98	76	90,7
Электр энергиясы	100	100	100
Ескерту - [68] дереккөз негізінде жасалған			

Қазақстанның барлық аймақтары коммуналдық және әлеуметтік инфрақұрылымның тапшылығын сезініп отыр, әрі көлік және электр желілерін реконструкциялау немесе жаңарту қажет (8, 9-кестелер). Ал мемлекеттік билік және жергілікті өзін-өзі басқару органдары тиісті бағдарламалардың бюджеттік қаржыландыруын толық көлемде уақытымен қамтамасыз ете алмайды.

Алайда, МЖӘ принциптеріне негізделген инфрақұрылымдық жобалар аймақтардың барлығында бірдей іске асырыла бермейді, сонымен бірге, әлеуметтік-экономикалық жағынан біршама нашар дамыған облыстар осындай жобаларға шамалы түрде қатысады немесе мүлдем қатыспайды (10-кесте).

Инфрақұрылымдық алшақтықтың туындауы мен өсуінің себептерін қарастыра отырып, олардың ішіндегі ең негізгілері ретінде келесілерді атауға болады:

- 1) қоғамдық қызмет көрсетулерді өндіру мен ұсынудың нарықтық емес сипаты;
- 2) инфрақұрылымның дамуы мен қоғамдық қызмет көрсетулерді іске асыру аясындағы тиімсіз менеджмент;
- 3) мемлекеттік сектордың инфрақұрылымды инвестициямен қамтамасыз етуге арналған қаржы ресурстарының тапшылығының өсе түсуі.

9-кесте - 2013 ж. жағдай бойынша Қазақстан Республикасы аймақтарының коммуналдық және әлеуметтік инфрақұрылымға деген қажеттіліктері

Аймақтар	Су бөлу			Сумен жабдықтау			Білім беру		Денсаулық сақтау	
	Басты коллекторлар (км. құбыр)	Су жіберу (км. құбыр)	Көше желілері (км. құбыр)	Кварталшілік және аулашілік желілер (км. құбыр)	Көше желістері (км. құбыр)	Кварталшілік және аулашілік желілер (км. құбыр)	Мектепке дейінгі білім беру (балабақшалардағы орындар)	Орта білім (мектеп саны)	Емханалар (объектілер саны/мың тг.)	Ауруханалар (объектілер саны/мың тг.)
Астана қ.	54,9	122,3	292,9	74,0	123,5	60,8	13 944	26	3 / 3847 180	1 / 5 141 556
Алматы қ.	148,1	10,5	8,0	0,3	385,5	245,6	108 685	49	-	-
Ақмола	139,6	402,1	652,7	179,1	220,5	83,0	34 788	-	2 / 2 572 000	-
Ақтөбе	26,6	378,0	130,9	38,5	23,5	1,5	34 856	-	-	-
Алматы	172,6	297,4	871,6	250,3	134,9	118,9	125 701	-	3 / 9 192 920	-
Атырау	10,2	28,2	148,0	33,1	22,4	11,7	35 035	-	-	-
БҚО	57,7	298,7	116,9	61,9	41,6	64,7	70 629	-	-	-
Жамбыл	16,7	89,7	359,2	122,5	29,0	22,7	84 985	-	4 / 9 196 778	-
Қарағанды	145,4	949,0	392,6	406,1	73,0	324,7	3 904	-	2 / 2 573 952	-
Қостанай	82,6	373,1	393,8	96,8	130,8	59,1	54 387	-	3 / 5 143 971	-
Қызылорда	26,1	43,8	202,5	17,4	27,6	35,5	34 333	61	2 / 2 873 477	-
Маңғыстау	58,2	112,0	46,8	124,7	34,6	91,1	263 471	54	1 / 1 700 000	-
ОҚО	10,4	68,3	826,2	51,8	49,3	8,7	57 139	55	4 / 5 200 000	-
Павлодар	196,8	353,7	335,3	377,8	63,8	275,0	24 692	-	-	-
СҚО	0,2	1 736,3	23,3	0,5	2,5	0,3	25 907	-	-	-
ШҚО	102,0	236,0	803,7	328,2	113,6	161,5	20 083	-	1 / 1 427 000	-
Барлығы:	1248,1	1476,1	5499,1	5604,4	2163	1564,8	992 539	245	25 / 25 541 226	1 / 5 141 556

Ескерту - [25] дереккөздері негізінде автормен жасалған

Үшіншіден, бюджет қаражаттарының тапшылығымен қоса, одан өзге ұзақ мерзімдік даму бағдарламаларын қаржыландырудың көлемі мен көздеріне байланысты тұрлаусыздық бар. Бұл арада даму мақсатына қол жеткізуге мемлекеттің өзі мүдделі болады. Сондықтан, ұсынылатын қаржыландыру механизмдері әртүрлі: тікелей бюджеттік инвестициялар, мемлекеттік несие мен кепілдіктер, МЖӘ шеңберінде жергілікті бюджеттердің және/немесе жеке инвесторлардың қатысуымен жеңілдіктері бар үлестік қаржыландыруы. Бұл шаралар, өз кезегінде, ортамерзімдік перспективада 6,8% деңгейіндегі даму қарқынын қамтамасыз етуге тиіс.

10-кесте - 2013 жылғы жағдай бойынша Қазақстан Республикасындағы іске асырылып жатқан МЖӘ жобалары

Аймақ	Денсаулық сақтау және әлеуметтік қызмет көрсету услуги	Қалалық инфрақұрылым	Білім беру	Энергетика	Көлік	ТҮКШ, сумен жабдықтау және су қашыртқы, туризм және спорт	Барлығы
Астана қ.	0	8	0	0	0	0	8
Ақтөбе	0	0	0	2	0	0	2
Алматы облысы	1	0	0	0	2	0	3
Шығыс Қазақстан облысы	0	0	2	0	2	0	4
Батыс Қазақстан облысы	0	0	0	0	1	0	1
Қарағанды	1	0	2	0	0	0	3
Маңғыстау	0	0	0	0	5	0	5
Оңтүстік Қазақстан облысы	1	0	0	0	0	0	1
Алматы қ., Ақмола, Атырау, Жамбыл, Қостанай, Қызылора, Павлодар, Солтүстік Қазақстан облыстары	0	0	0	0	0	0	0
Барлығы:	3	8	4	2	10	0	27
Ескерту - [25] дереккөз негізінде автормен жасалған							

Төртіншіден, әлеуметтік-экономикалық дамуды инвестициялық қамтамасыз етудегі мемлекеттің жетекші рөлі экономикадағы мемлекеттік сектордың рөлінің ары қарай арта түсуіне әкеліп, жеке меншікке өз зиянын тигізеді, немесе, басқаша айтқанда, «голланд ауруының» жағымсыз көрініс беруінің тереңдей түсуіне әкеп соқтырады. Ғалымдар жүргізген әртүрлі эмпирикалық бағалаулар Қазақстан экономикасындағы орта және ұзақ мерзімдік перспективадағы даму көрсеткіштерінің нашарлауын білдіретін «голланд ауруының» бірқатар белгілерінің көрініс беретінін көрсетеді [57, б.126].

Мысалы, экономикалық теория тұрғысынан алғанда, табиғи рентаның табыстарының шұғыл өсуіне байланысты ұлттық валюта бағамының бекемделуі экономикалық дамуға өзінің жағымсыз әсерін тигізеді. Бұл жағдайда табиғи ресурстарды экспорттаудың артуы өнеркәсіп өнімдері экспортының азаюына, жұмыспен қамтылудың және халықтың нақты табысының төмендеуіне әкеледі. Осындай эффектілер түрлі уақытта мұнай-газ өндіруші елдер болып саналатын Сауд Аравиясы, Норвегия, Канада, Мексика, Венесуэлада байқалып, экономиканың шикізатпен байланысты емес секторындағы өнеркәсіп салаларының бәсеке қабілеттілігін төмендеткен болатын. Біз қарастырып отырған жағдайда теңгенің нақты айырбас бағамының динамикасы, 1998-1999 және 2008-2009 жылдардағы жалпы экономикалық дағдарыстармен байланысты төмендеген кезінен басқа уақытта, 2003 ж. бастап ұзақ мерзімдік бекемдену тенденциясын көрсетуде (11-кесте).

«Голланд ауруы» экономикалық дамуға екі негізгі экономикалық арна арқылы әсер етеді: біріншіден, өзге секторлардағы еңбек және қаржылық ресурстарды өзіне тарту жолымен, оның нәтижесінде алғашқы (тікелей) деиндустриализация туындайды; екіншіден, мемлекеттік шығындарды арттыру арқылы экономикадағы ішкі сұранысты ынталандыру үшін рентадан түскен кірісті пайдалану баға өсуіне және айырбас бағамының бекемдене түсуіне әкеледі, яғни, қаржылық және еңбек ресурстары экспорттық өнімдермен байланысы жоқ секторларға ағылып, сол арқылы екінші деңгейлі (жанама) деиндустриализация туындайды. Осылайша, экономикадағы мемлекеттік инвестицияның одан әрі өсе түсуі ұзақ мерзімдік дамуға кедергі болуы, әрі өнеркәсіпті дамыту мен жаңа технологиялардың ендіруге деген ынтаны әлсіретуі мүмкін [60; 69].

Қазақстанның макроэкономикалық көрсеткіштері әрі бірінші, әрі екінші деиндустриализацияланудың кейбір белгілері бар екендігін көрсетеді:

1) елдің жалпы және жан басына шаққандағы ЖІӨ-ң орташа көрсеткіштерінің тепе-теңсіздігі;

2) халықтың табыстары мен бастапқы тұтыну көрсеткіштерінің тепе-теңсіздігі;

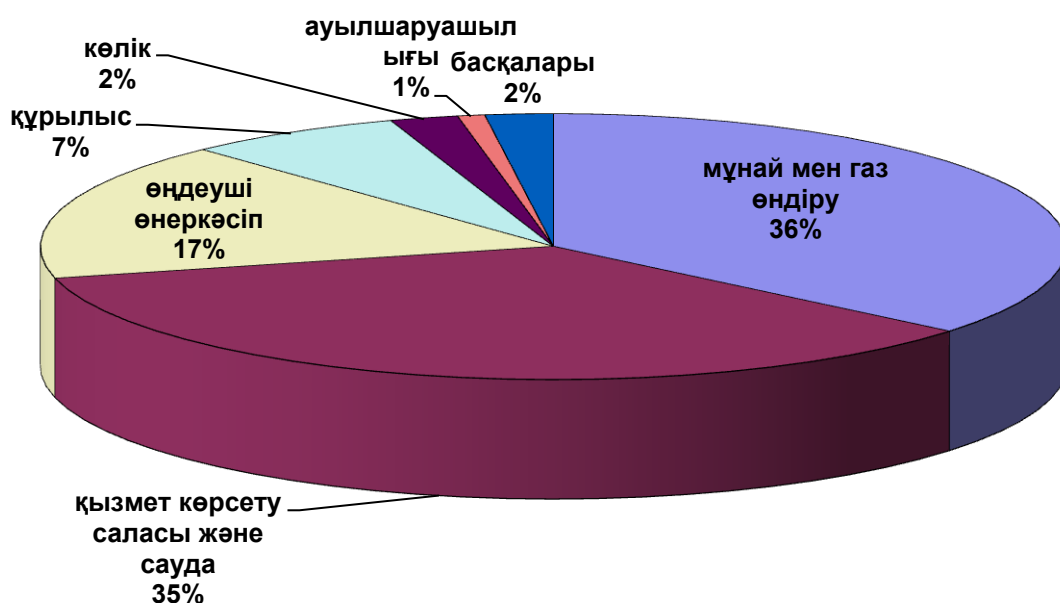
3) қызмет көрсету секторының өндірістік және агроөндірістік кешендерге қарағанда ілгерілей өсуі;

4) кен өндіруші (көбінесе мұнай-газ) және онымен байланысты геологиялық барлау, көлік, қызмет көрсету сияқты секторлардағы тікелей шетелдік инвестициялардың шоғырлануы инвестициялардың жалпы сомасының 90%-ын сомасын құрайды. Ал, Қазақстандағы құрылыс пен жылжымайтын мүліктерге шетелдік капитал салымы жалпы соманың 5%-нан аспай отыр (6-сурет).

11-кесте - Қазақстанның 2003-2013 жж. экономикалық көрсеткіштерінің даму қарқыны, %

Көрсеткіш	Жыл										
	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
ЖІӨ	9,3	9,6	9,7	10,7	8,9	3,3	1,2	7,3	7,5	5,0	5,5
Жан басына шақандағы ЖІӨ	8,9	8,8	8,7	9,5	7,7	2,2	-1,4	5,9	6,0	5,9	3,5
Өнеркәсіп, оның ішінде:	9,1	10,4	4,8	7,1	6,2	2,6	2,7	9,6	3,5	0,7	3,4
Кен өндіруші	10,2	13,4	2,7	7,3	3,6	5,9	7,2	7,2	1,3	0,4	3,3
байытушы	7,9	9,2	7,6	7,2	8,6	-2,5	-2,9	13,9	6,2	1,2	3,5
қызмет көрсету саласы	10,6	9,7	8,8	8,7	9,1	5,8	1,0	9,2	6,6	7,3	6,9
Ауылшаруашылығы	2,1	-0,5	7,3	6,2	8,9	-6,4	13,9	-11,7	26,8	-17,8	10,9
Экспорт	33,6	55,5	38,6	37,3	24,8	49,1	-39,3	38,5	19,8	39,0	2,5
Импорт	27,7	52,0	35,8	36,4	38,3	15,7	-25,0	8,6	7,2	18,6	25,6
Халықтың нақты табысы	10,5	13,8	14,5	11,7	18,9	11,8	-3,1	5,6	8,2	9,4	6,9
Соңғы тұтыным	11,3	13,3	10,7	11,6	11,4	4,8	0,7	9,4	11,0	11,2	13,0
Алтын валюта қоры	21,2	23,5	238,1	169,0	-7,9	13,1	16,6	22,0	3,2	-2,2	-5,2
Ұлттық валюта бағамы (теңге/ \$)	149,1	136,0	132,8	126,1	122,5	120,3	147,4	147,3	146,6	149,1	152,2
Ескерту - [61; 62] дереккөздер негізінде автормен жасалған											

Осылайша, Қазақстанның қолданыстағы мемлекеттік инвестициялық саясат инфрақұрылымның даму міндеттерін шешу үшін жеке меншік қаржыландыруды тартуды қамтамасыз ете алмайды. Ал, осы мақсатта мемлекеттік бюджет пен бюджеттік емес тәуелсіз қорлардың қаржысын тарту мәжбүрлі қадам болып отыр. Қаржы дағдарысының ұлттық экономикадағы іскерлік және инвестициялық белсенділіктің бәсеңдеуі, тікелей шетелдік инвестициялардың құрылымдық тепе-теңсіздігі сияқты салдарлары инфрақұрылымдық жобаларға мемлекеттік капитал салымының тиімділігін одан ары төмендетеді. Демек, икемді, заманауи қаржы механизмдері негізінде жеке меншік қаржыландыруды белсене тартуға деген қажеттілік туындайды. Бұл механизмдердің ішіндегі негізгісі МЖӘ болып табылады.



6-сурет - 2013 жылғы жағдай бойынша Қазақстан Республикасындағы тікелей шетелдік инвестициялардың салалық бөлінуі, %

Ескерту - [55] дереккөз негізінде автормен жасалған

Сонымен, мемлекеттік қаражат ретінде біз бюджет ресурстарын, тәуелсіз қорлардың (Қазақстан Республикасының Ұлттық қоры және «Самұрық-Қазына» АҚ) қаражаттарын қарастырамыз. Экономикадағы түсімдердің негізгі көзі мұнай-газ өндіретін сала болып отырған жағдайда осы мемлекет қаражаттарын тарту арқылы Қазақстан экономикасының ұзақмерзімдік дамуын қаржыландырудың мүмкіндіктерін бағалау МЖӘ механизмдерін ендірудің қажеттілігін байқатады. Бұл жерде МЖӘ ұзақ мерзімдік қаржыландырудың дәстүрлі көздеріне балама ретінде қарастырылады.

Қазақстанды экономика-демографиялық көрсеткіштері бойынша «шағын экономикаға» жатқызуға болады. Сондықтан, талдау жасау үшін Э.Баффл, А.Берг және өзге де ғалымдар әзірлеген кен өндіруші (шикізаттық) секторы

басым шағын елдердің дамуының стохастикалық модельдерінің арнайы жүйесін қолдануға болады [70; 71].

Ұлттық экономиканың қос факторлы моделіне төмендегідей үш базалық сектор енеді:

- 1) Пайдалы қазба байлықтарын (шикізаттық ресурстар) өндіру;
- 2) Өнеркәсіп өндірісі;
- 3) Шикізаттық емес тауарлар мен қызмет көрсетулер нарығы.

Экономиканың үш секторындағы шаруашылық жүргізу әрекеті еңбек, жеке меншік және мемлекеттік капиталды қолдану арқылы іске асырылып, Кобб-Дугластың өндірістік функциясымен сипатталады. Бұл функция өнеркәсіп секторы үшін келесідей түрде құрылады:

$$Y_{P,t} = z_P * K_{P,t-1}^{1-a_P} * L_{P,t}^{a_P} * K_{G,t-1}^{1-a_G} \quad (1)$$

бұнда  $z_P$  – өнеркәсіптік сектордағы мемлекеттік және жеке меншіктің арақатынасын есептеу коэффициенті;  $L_P$  – жеке өнеркәсіптік сектордағы жұмыспен қамтылу;  $K_P$  и  $K_G$  – жеке және мемлекеттік капитал;  $a_P$  мен  $a_G$  – өнеркәсіптік сектордың жеке және мемлекеттік сегменттеріндегі жұмыспен қамтылғандардың табыстарының икемділігін білдіреді.

Дәл осындай негізде, шикізаттық емес сектордың тауарларының экономикалық өнімділігі төмендегідей функциямен сипатталады:

$$Y_{T,t} = z_T * K_{T,t-1}^{1-a_T} * L_{T,t}^{a_T} * K_{G,t-1}^{1-a_G} \quad (2)$$

бұнда  $z_T$  – шикізаттық емес сектордағы мемлекеттік және жеке меншіктің арақатынасын есептеу коэффициенті;  $L_T$  – шикізаттық емес сектордағы жұмыспен қамтылу;  $K_T$  и  $K_G$  – жеке және мемлекеттік капитал;  $a_T$  мен  $a_G$  – шикізаттық емес сектордың жеке және мемлекеттік сегменттеріндегі жұмыспен қамтылғандардың табыстарының икемділігін білдіреді.

Ал кен өндіруші сектор үшін өндірістік функция экзогендік болып табылады, себебі ол сыртқы нарықтағы бағалармен анықталады, Бұл функция төмендегідей белгіленеді:

$$Y_{R,t} = z_R (r_0 * p_{T0}^{a_T} * y_{R0}) \quad (3)$$

бұнда  $z_R$  – кен өндіруші сектордағы мемлекеттік және жеке меншіктің арақатынасын есептеу коэффициенті;  $r_0$  – ресурстық рента;  $p_{T0}$  – халықаралық шикізат нарығындағы баға;  $y_{R0}$  – кен өндіруші сектордың жеке және мемлекеттік сегменттерінің ресурстар экспортынан түскен табыстарының икемділігін білдіреді.

Әрине, аталған модельде өнеркәсіптік өндіріс және шикізаттық емес секторларының өсуінің басты факторы ретінде шикізаттық сектордың әдеттен тыс жоғары табыстары есебінен құралатын мемлекеттік инвестициялар (капитал салымдары) қарастырылады. Бұнда мемлекеттік капиталдың

өнімділігінің өсімі (яғни, пайдаланылу тиімділігі) тиісті сектордағы жеке меншік сегменттің өндірістік факторларының өнімділігін арттырып, осы сектордан жеке меншік инвестициялық ресурстарды біртіндеп ығыстырады.

Осылайша, Қазақстан экономикасындағы мемлекеттік және жеке меншік инвестициялардың шекті тиімділігін салыстырмалы бағалау үшін мына формуланы пайдалануға болады:

$$G^I_{t+1} = E_T(G^I_t) * G^I_{t-1} \quad (4)$$

бұндағы  $G^I_t$  – тиісті кезеңдегі мемлекеттік инвестициялық шығындар;  $0 < E_t < 1$  – тікелей инвестициялардың тиімділігі.

Мемлекеттік шығындар қандай да бір шекті мәнінен (экономиканың кез келген секторының капитал сыйымдылығының шектеулілігін ескергенде) асып кеткен кезінде мемлекеттік сектордың инвестицияларының тиімділігі  $E$ -ден  $E'$  мәніне дейін төмендейді деп ұйғарып, тиімді мемлекеттік инвестициялардың (капиталдың) көлемін бағалау үшін келесідей формуланы аламыз:

$$K_{G,t} = (1 - \delta_{G,t}) * K_{G,t-1}^{1-aT} + E_T(G^I_t) * G^I_{t-1} = (1 - \delta_{G,t}) * K_{G,t-1}^{1-aT} + G^I_{t+1} \quad (5)$$

бұнда  $0 < \delta_{G,t} < 1$  – мемлекеттік капиталдың амортизациялану нормасы; ал  $G^I_{t+1}$  – тиімді мемлекеттік инвестициялар.

Жоғарыда қарастырылған әдісті Қазақстан жағдайына орайластырып қолдану фискалдық саясаттың фискальды-бюджеттік өлшемдерін (параметрлерін) бағалауға мүмкіндік береді. Өйткені, модель теңгерілген бюджет пен бюджеттен тыс (ренталық) қорды қамтиды. Бұнда қор қаражаты шығындарды қаржыландыруға жұмсалса, бюджет қаражаттары профицит жағдайында қарызды жабу үшін пайдаланылады. Ал, бюджет тапшылығы жағдайында бюджет қаражаттары резервтік (ресурстық) қор есебінен қаржыландырылады. Бұл жерде резервтік қордағы қаражат қалдығы қандай да бір белгіленген мөлшерден төмен болмауы, яғни, біздің жағдайда, қазақстандық заңнамаға сәйкес ЖІӨ-ң 30%-ы көлемінде болуы тиіс. Қор қаражаты сомасының төмендеуі шекті деңгейге жақындаған сайын қорды келесідей ықтимал қаражат көздері есебінен толтыруға деген қажеттілік туындайды:

- 1) сыртқы қарыздар;
- 2) кен өндіруші секторға салық ставкасын жоғарылату;
- 3) мемлекеттік шығындарды қысқарту.

Айнымалылардың 2003-2013 жылдардағы орта мәндерін ескеретін факторлық модельді қолдана отырып, Қазақстанға арналған модельдің параметрлерін есептеуге болады:  $a_p, a_G=0,5$ ;  $a_R=0,15$ ;  $\delta_{G,t}=0,07$ ;  $E=0,6$ ;  $E'=0,4$  [70, с. 11-13]. Бұл жерде атап өтетіні, тәжірибе жүзінде аталған көрсеткіштер мемлекеттің таңдаған даму стратегиясына байланысты болады. Мысалы, инфрақұрылымға (немесе өндіріске, адам капиталына) инвестицияның артуы мемлекет қаражаттарын пайдаланудың тиімділігінің жоғарылауына әкеледі.



Екінші жағынан, аталған процесс жеке меншік инвестициялар мен жалпы жеке меншік сектордың тиімділігін төмендетеді.

Қазақстанның экономикалық дамуының қолайлы (яғни, шикізаттық ресурстары бағаларының біркелкі өсуі кезінде) және тұрақсыз (яғни, орта мерзімдік перспективада баға төмендеп, ұзақ мерзімдік перспективада баға көтерілетін кезде) сценарилерін бағалау нәтижелері көрсеткендей, ЖІӨ-нің орташа жылдық өсімі 2,5-3,0% жетуі мемлекеттік инвестициялардың деңгейінің ЖІӨ-ң 6,0-6,5%-на дейінгі мөлшерде артуын қажет етеді. Бұл қазіргі кезде қолжетемді көрсеткіш болып табылады.

Бұнда тәуелсіз қорлардың ресурстары қолданыстағы заңнамалық шектеулер аясында мемлекеттік инвестициялық шығындарды қаржыландыру үшін қолданылады. Ал, сыртқы қарыз біртіндеп төмендейді: қолайлы сценарий бойынша – бес жылда, тұрақсыз сценарий бойынша – сегіз жылда. Одан кейін сыртқы қарыз ЖІӨ-ң 5-7%-ы көлемінде тұрақтап, бұл кезде мемлекеттік капитал (экономиканың мемлекеттік секторының активтерінің құны) 2030-жылы –19,5%-ға, 2040-шы жылы – 30%-ға өседі.

Тиімділік көрсеткіші  $E$  шектік мәні  $E'$ -ге жетпегендіктен, инвестициялық тиімділік айтарлықтай жоғары деңгейде қалады, салық ставкалары қазіргі, салыстырмалы түрде төмен деңгейінде сақталады, ұлттық валютаның айырбас бағамы 4-6%-ға төмендейді. Бұның барлығы ең соңында жеке тұтынудың (яғни, қоғамның әл-ауқатының), сонымен қатар, экономиканың шикізаттық емес, өнеркәсіптік және қызмет көрсету секторларына салынатын жеке инвестициялардың өсуіне әкеледі.

ЖІӨ-ң ортажылдық өсімінің жоғарырақ мәндеріне, яғни 6-7% деңгейінде (мемлекеттік даму бағдарламалары бойынша – 6,8%) қол жеткізуге бағдарланған экономикалық даму стратегиясы мемлекеттік инвестициялардың бүгінгі күнгі деңгейден шамамен екі есе, яғни әр жыл сайын ЖІӨ-ң 12,5-13,5%-ын құрайтындай деңгейге артуын қажет етеді.

Егер де тәуелсіз қорлар қазіргі қаржылық шектеулерді мүлтіксіз сақтап отырған жағдайда екі сценарий бойынша да мемлекет кең көлемді сыртқы қарыз алуға мәжбүр болады. Сонымен бір мезгілде, мемлекеттік қарыздың бұндай өсуінің алдын алу жолы ретінде салық ставкаларын арттыруға тырысады. Қазақстан экономикасындағы өте күрделі проблемалар қолайсыз сценарий жағдайында туындауы мүмкін. Қолайсыз сценарий бойынша қарыз бойынша төлемдердің пайыздық өсімі 30-40%-ды құрауы салық ставкаларын екі есеге арттыруға әкеліп, осының салдарынан ел халқының әл-ауқаты күрт төмендеп кетуі ықтимал.

Бюджет және бюджеттен тыс қорларды қоса есептегендегі мемлекеттік сектордың инвестициялық шығындарының дереу өсуін қарастыратын экономикалық стратегияны іске асыру жеке меншік өндірістік сектордың дамуына да өзінің кері әсерін тигізеді. Ұлттық экономиканы капиталдандыру тұтастай алғанда өте жылдам, яғни 2030-жылға қарай 55,6%-ға, ал, 2040-жылда тіпті 70%-ға дейін өседі. Алайда мемлекеттік инвестициялардың ұдайы өсуі олардың тиімділігінің 1/3-ге, яғни бастапқы 0,6 мәнінен біздің моделіміз үшін

ең төменгі шек болып табылатын 0,4 деңгейіне дейін төмендеуіне әкеледі. Бұл өз кезегінде ұзақ мерзімдік перспективада Қазақстан экономикасының инвестициялық тартымдылығын төмендетеді, елдің әлеуметтік-экономикалық даму процестеріне кедергі болады.

Аталған процестің бұдан бөлек маңызды салдары ретінде жеке меншік сектордың келесі айтарлықтай экономикалық жоғалтуларын көрсетуге болады:

- 1) фискалдық жүктеменің ұзақ мерзімдік артуы;
- 2) сыртқы қаржы нарықтарындағы тәуекелдердің артуына байланысты шетел капиталын тартудаға жұмсалатын шығындардың өсуі;
- 3) ішкі нарықтағы капиталдың жеке меншіктен мемлекеттік секторға құйылуы;
- 4) ұзақ мерзімдік перспективада ұлттық валюта бағамының бекемделуі, яғни, Қазақстанның өнеркәсіптік секторының экспорттық әлеуетінің төмендеуі.

Нәтижесінде жеке меншік сектордың бәсекеге қабілеттілігі, сонымен қатар, Қазақстан экономикасының инвестициялық тартымдылығы тұтастай алғанда, ұзақ мерзімдік перспективада сыртқы және ішкі инвесторлар үшін төмендейді. Тиісінше, тұрақты даму мақсатына қол жеткізу үшін қазіргі қолданыстағы мемлекеттік капитал салымдарының ауқымы мен бағыттарын кеңейту саясаты қолайлы саясат болып табылмайды. Демек, бұл саясатты мемлекеттік және жеке меншік сектордағы экономикалық өсуді ынталандыруға бағытталған инфрақұрылымдық бағдарламалар мен жобалар есебінен жетілдіру қажет.

Бұл әлттық экономиканың инфрақұрылым кешенін дамытуға жеке меншік секторды тарту қажеттігін туындатады. Жеке меншік секторды тартуды келесі жолдармен іске асыруға болады:

- біріншіден, экономикадағы инфрақұрылымдық жобаларды инвестициялау, несиелендіру, демеушілік қолдау жасау арқылы қаржыландыруға үлестік қатысу;
- екіншіден, инфрақұрылым объектілерін салу, реконструкциялау, модернизациялау бойынша мемлекет тапсырыстарын жеке меншік секторға орналастыру;
- үшіншіден, меншік формасын, қызмет көрсету сапасына, баға (тарифтік) саясатына мемлекеттік бақылау жасауды сақтай отырып, инфрақұрылым объектілерін жеке меншік компаниялардың басқаруына беру.

Осы аталғандардың барлығы мемлекеттік-жеке меншік әріптестік түріндегі институционалдық формада толықтай іске асады. Мемлекеттік-жеке меншік әріптестіктің қоғамдық маңызы бар инфрақұрылымның дамуын ресурстық қамтамасыз етуге бағытталған жекешелендіру мен мемлекет меншігіне алу сияқты бағыттармен салыстырғандағы артықшылығын айғақтайтын дәлелдер ретінде мыналарды көрсетуге болады:

- экономикадағы инвестициялық белсенділікті жаппай ынталандыру, сыртқы және ішкі жеке институционалдық инвесторларды тарту, ұзақ мерзімдік капитал салымдарының салыстырмалы төмен тәуекелділігі;

- қоғамдық қызмет көрсету түрлерін ұсыну, инфрақұрылымдарды жасау және ұстауға байланысты мемлекеттік шығындардың жалпы көлемін қысқарту;
- жалпы және әлеуметтік маңыздағы инфрақұрылымдар аясындағы мемлекеттік инвестициялық жобаларды жүзеге асырудың жалпы тиімділігінің өсуі;

- тартылған капиталдың құнынның төмендеуі, сонымен бір мезгілде әрі мемлекеттік, әрі жеке меншік сектор үшін оның тиімділігінің өсуі;

- қоғамдық қызмет көрсетулердің тізімінің кеңеюі, қол жетімділігінің артуы, әрі сапасының жоғарылауы.

Қазақстанда ұзақ мерзімдік тұрақты дамуға бағдар ұстанған инновациялық типтегі экономика құру мақсатына қол жеткізу тұрғысынан алғанда, МЖӘ посткеңестік экономиканы модернизациялайтын бірқатар маңызды қоғамдық-экономикалық инновацияларды жүзеге асыруға мүмкіндік береді:

- біріншіден, экономикаға жаңа принциптерді, заңдарды, ережелерді ендіруді, сондай-ақ, жаңа нарықтар құруды қарастыратын институционалдық инновациялар. Бұндай жаңа нарықтарға негізін инфрақұрылыммен байланысты басты ірі жобалар құрайтын жобалық қаржыландырудың ішкі нарығын жатқызамыз;

- екіншіден, ресурстарды біріктіруді ұйымдастыру негізінде заманауи басқару, үйлестіру, кооперация әдістерін қолданатын ұйымдардың, бірлестіктердің, реттеу органдарының жаңа типтерін құруды қарастыратын ұйымдастырушылық инновациялар;

- үшіншіден, экономиканың мемлекеттік секторындағы инфрақұрылымдық жобаларды қаржыландырудың жаңа көздері, қаражаттары, формалары мен әдістері сияқты қаржылық жаңа ендірілімдер;

- төртіншіден, жеке меншік сектордың қолындағы жаңа технологияларды, техниканы, қызмет көрсетулерді олардың ары қарай мемлекет тарапынан пайдаланылуы үшін табыстау және/немесе есебінен инфрақұрылымдық объектілерді жаңарту процесін қамтамасыз ететін технологиялық инновациялар.

Осылайша, шын мәнісінде Қазақстан экономикасында жаңа секторшасының (подсектор) қалыптасуы қажет. Оның табысты дамуының негізгі критерийлері ретінде мыналар қарастырылады:

- 1) қоғамдық мүдделер мен тұрақты даму мақсаттарының басымдығы;
- 2) фискалдық, инвестициялық және әлеуметтік саясаттың өзара келісімділігін қамтамасыз ететін мемлекеттік басқарудың механизмдері;
- 3) мемлекеттік және жеке меншік сектордың экономикалық субъектілерінің әріптестік қарым-қатынастар жүйесінің өзара ашықтығы мен есеп берушілігі.

Атап өтерлігі, негізгі әріптестердің – қоғам, мемлекет және бизнестің мақсаттары мен міндеттері бір-бірінен ерекшеленеді.

Біріншіден, қоғам тұрақты дамудың мақсаттарының толыққанды іске асырылуына мүдделі. Тұрақты даму мақсаттарының толыққанды іске асуы қоғамдық қызмет көрсетулердің қол жетімділігі пен сапасының (дәлірек айтсақ

– баға/сапа арақатынасының) артуы арқылы көрініс табады. Қоғамдық қызмет көрсетулердің қолжетімділігі мен сапасы ең алдымен барлық әріптестердің қаражаттың мақсатты жұмсалуды принциптерін сақтауын және әлеуметтік әділеттіліктің қамтамасыз етілуін қоғамдық бақылаудың заманауи әдістерін енгізу сияқты тиімді кері байланыс механизмдерін дамытуды талап етеді.

Екіншіден, мемлекет өз кезегінде, мемлекеттік шығындарды азайтып, ұсынылатын қоғамдық қызмет көрсету тиімділігін арттырып, тұтастай алғанда еліміздің, аймақтардың, салалардың әлеуметтік-экономикалық дамуының мемлекеттік стратегиясының мақсатына сай келетін кең көлемді заңнамалық бастамаларды, ұлттық, аймақтық және жергілікті деңгейдегі басым бағыттағы дамудың бағдарламаларын, жекелеген инфрақұрылымдық жобаларды қалыптастырады.

Үшіншіден, жеке меншік сектор үшін жаңа нарыққа қол жеткізу, осы нарықтардың одан әрі тұрақты экономикалық өсуі, активтердің құны мен табыстылығының артуы, инвестициялық тәуекелдердің жалпы деңгейінің, сондай-ақ, ұзақ мерзімдік капитал салымдарымен байланысты шығындардың төмендеуі басты мақсат болып табылады.

Осылайша, Қазақстанның әлеуметтік-экономикалық даму стратегиясына қатысты кең ауқымды қоғамдық диалог келесідей мәселелермен байланысты мәселелерді қамтуы тиіс:

- біріншіден, Қазақстанның ұлттық экономикасының өзіндік ерекшелігі мен перспективаларын ескеретін, мемлекеттік және жеке меншік секторлардың капитал салымдарының тиімділігіне негізделетін инфрақұрылым аясындағы қазіргі қолданыстағы мемлекеттік инвестициялық саясатты терең түрде талдау;

- екіншіден, Қазақстандағы МЖӘ-ң дамуының басты проблемаларын талдау, жүйелеу, шешу. Бұндай проблемаларға шетелдік тәжірибені ескере отырып мемлекет пен бизнесің ынтымақтастығының ұзақ мерзімдік экономикалық өсу тұрғысынан қолайлы формалары мен механизмдерін іздеу және енгізу жатады;

- үшіншіден, инфрақұрылыммен байланысты инвестициялық бағдарламалар мен жобалардағы мемлекет пен бизнестің рөлдерін қайта қарау, МЖӘ-ті ынталандыру бойынша шараларды Қазақстан Республикасындағы әлеуметтік-экономикалық реформалар стратегиясының құрамдас бөлігі ретінде инвестициялық саясатпен интеграциялау.

## **2.2 Қазақстан Республикасында мемлекеттік-жеке меншік әріптестіктің дамуын талдау**

XX ғасырдың 80-90-шы жылдарынан бастап, әлемнің көптеген елдері мен аймақтарында мемлекеттік сектордың инфрақұрылымдық дамуының проблемаларын шешу үшін жеке ресурстарды тартудың түрлі формалары кеңінен қолданылуда. Бұл арада жеке меншік сектор шығындардың, тарифтердің төмендеуін, табыстардың артуын, инфрақұрылымдық қызмет көрсетулердің сапасын жақсаруын ынталандыратын инвестициялардың, технологиялардың, ұйымдастырушылық схемалардың, еңбек ресурстарының

және жаңа қызмет түрлерінің көзі болып табылады. Осы аталғандардың барлығы институционалдық қатынастардың ерекше жүйесін – МЖӘ-ті қалыптастырады .

Сонымен бірге, осы саладағы жинақталған тәжірибе біртектес емес: табысты жүзеге асырылған жобалармен қатар, ауқымды қателіктер де кездеседі. Бұл МЖӘ өздігінен «экономикалық панацея» болып табылмайтындығын көрсетеді. Яғни, МЖӘ-ті тиімді түрде қолдану әріптестік қатынастардың іске асырылып, дамып отырған ортасын, осы ортаның МЖӘ жобаларының іске асырылуының нәтижелері мен салдарларына тікелей және жанама әсерін талдауды қажет етеді.

Қазақстан экономикасында өрістеп отырған мемлекет пен бизнестің әріптестік қарым-қатынастарының дамуына оң немесе теріс әсерін тигізетін институционалдық сипаттағы басты факторларға талдау жасау экономиканың инновациялық-инвестициялық дамуының жетістіктерін бағалауға, проблемаларын анықтауға және перспективаларын белгілеуге мүмкіндік береді. Әдіснамалық тәсіл Қазақстандағы МЖӘ жүйесінің даму процесіне салыстырмалы экономикалық талдау, институционалды қамтамасыз етілуінің индекстік және рейтингтік бағалаулары әдістерін қолдануды қарастырады.

Қазақстан Республикасы соңғы он жылда макроэкономикалық дамудың жоғарғы қарқынын қамтамасыз ете алды, мемлекеттік басқару жүйесін модернизациялады, қаржы жүйесін бекітті, әрі бизнес-климатты жақсартты, бірте-бірте басты назарды әлеуметтік қызмет көрсетудің қол жетімділігі мен сапасын жақсартуға және жалпы инфрақұрылымдардың дамуына аударып келеді. Қазақстанның стратегиялық мақсаты ретінде 2050-жылы әлемнің дамыған отыз елінің қатарына ену айқындалды. Оның үстіне ұзақ мерзімдік даму концепциясы ресурстық-бағдардағы экономикадан алшақтауға, индустриализацияға, өнеркәсіптің диверсификациялануына және экологизациялануына, әлеуметтік модернизациялануға мен жаһандық экономикаға интеграциялануға негізделеді [26; 65].

Бірақ, ЖІӨ-нің (2003 жылы \$30,8 млрд-дан 2013 жылы \$202 млрд.-ға дейін жетуі) жеті есеге өсуі, әлемнің неғұрлым инвестициялық тартымды жиырма елінің қатарына енуі (ТШИ (тікелей шетелдік инвестиция) сомасы \$118 млрд. деп бағаланып, жан басына шаққанда \$7400-ды құрайды) сияқты жетістіктерді, айналып келгенде, Қазақстан экономикасының құрылымдық ерекшеліктеріне байланысты проблемалар себебінен жоғалтып алуға болады [54].

Қазақстанның 2050 жылға дейінгі даму бағдарламасын табысты жүзеге асыру бірқатар маңызды проблемаларды шешуді талап етеді. Қысқа және орта мерзімдік перспективалардағы экономикалық өсудің жетістіктері өнеркәсіптік және әлеуметтік сектордың модернизациялануына бағдар ұстанған макроэкономикалық саясаттың тұрақтылығына байланысты болып келеді. Ал, стратегиялық тұрғыдан алғанда, бұл жетістіктер тұтасымен экономикадағы бәсекеге қабілеттіліктің артуына, жеке меншік және мемлекеттік сектордың

дамуы үшін қолайлы жағдайдың жасалуына, инновациялық технологиялардың енгізілуіне және адам капиталы құнының өрістеуіне қатысты болып келеді.

Дегенмен, Қазақстанның КСРО құрамындағы және тәуелсіздіктің алғашқы жылдарындағы өзіндік даму ерекшеліктері заманауи инфрақұрылымның қол жетімділігі мен сапасына байланысты бірқатар шектеулердің бар екендігін көрсетеді. 2012-2013 жылдардағы Global Competitiveness Index әлемдік рейтингісінде жалпы есепте 51 орында тұрғанына қарамастан, базалық субиндекстердің бірі болып табылатын «инфрақұрылым» субиндексі бойынша әлемнің 144 елдері ішінен Қазақстан 67-орынды ғана иеленіп отыр [65].

Жоғарыда атап көрсетілгендей, қазақстандық МЖӘ орталығы жүргізген экономиканың инфрақұрылымдық қажеттіліктерін бағалауы бұл салаға 2030 жылға дейін \$243 млрд. сомада инвестициялар қажеттігін көрсетті. Яғни, жыл сайынғы тапшылық \$8 млрд. болады да, тіпті \$2 млрд. деңгейінде кең ауқымды қаржыландырылатын бюджеттік инвестициялық бағдарламалардың іске асырылуы болашақта инфрақұрылымның дамуының проблемасын шешіп бере алмайды (инвестициялық қажеттіліктің тек ¼-н ғана қанағаттандыра алады) [25].

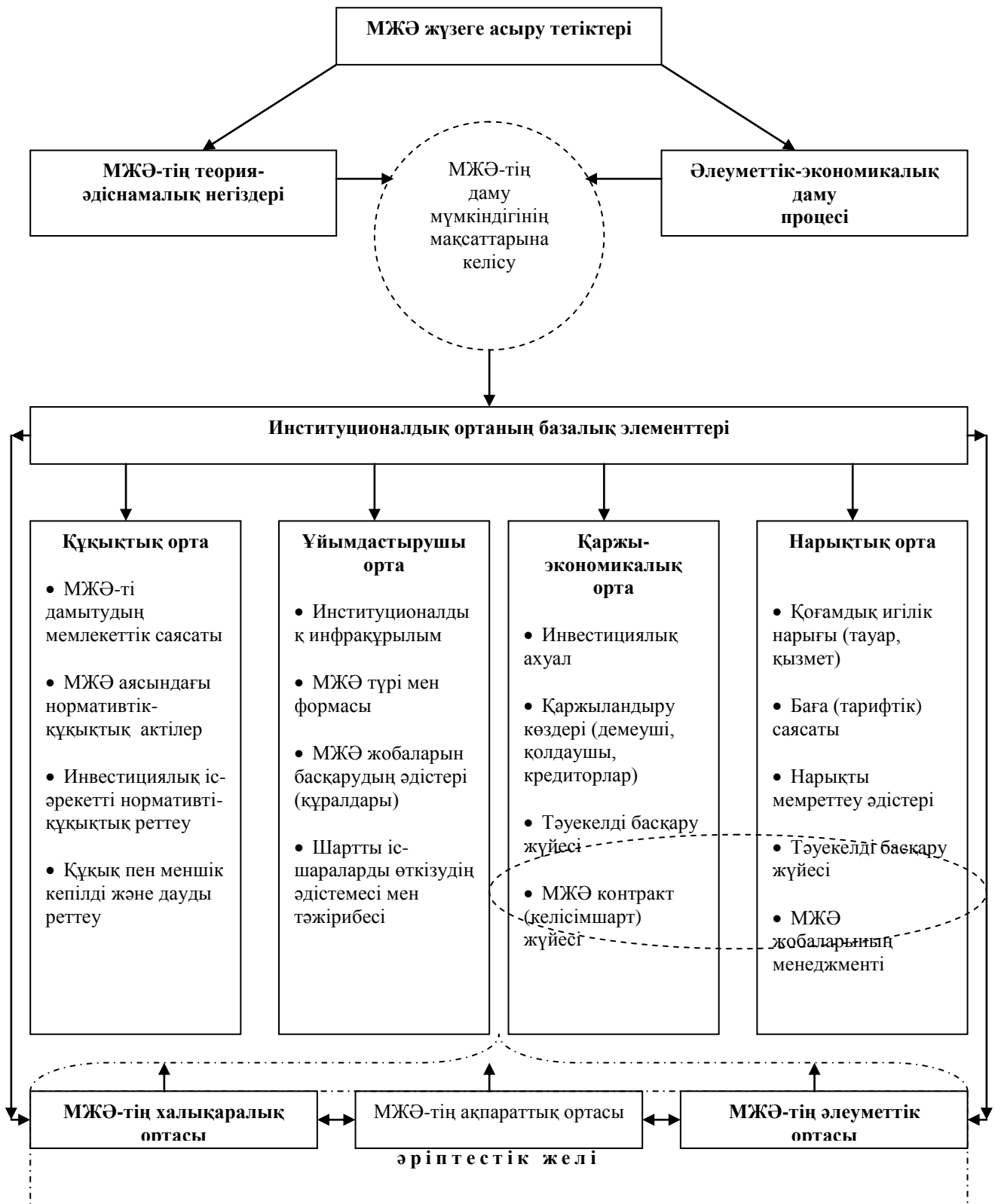
Дамудың мақсатына қол жеткізудің ең тиімді қадамдарының бірі МЖӘ принциптеріне негізделген әріптестіктің жаңа институционалдық формаларын жасау мен дамыту арқылы инфрақұрылымдық жобалардың қаржы-экономикалық және ұйымдастырушылық қамтамасыз етілу механизмдерін кешенді реструктуризациялау болып табылады. Шетелдік тәжірибе көрсетіп отырғандай, бұл жерде өзгертулер енгізудің тиімділігін арттыратын және өзгертулердің перспективалық бағыттарын анықтайтын қолайлы институционалды ортаның қалыптасуы маңызды рөл атқарады.

Институционалдық дамудың МЖӘ үшін ерекше рөлін қарастыру кезінде оның екі, яғни «тар» және «кең» мағынада түсіндірілуін ескеруіміз керек. Институция, өзінің кең мағынасында, ұлттық экономиканың өзгертуші элементі, институционалдық ортасының факторы ретінде қарастырылады. Ал өзінің тар мағынасында жалпы дамумен, соның ішінде инфрақұрылымдық дамумен байланысты транзакциялық шығындарды төмендетуді қамтамасыз ететін институционалды инфрақұрылымның құрамдас бөлігі болып табылады. [72, б.6]. Институцияның болу фактісі инфрақұрылымның дамуы үшін қажетті шарт болып табылады. Өйткені, институционалдық орта экономикалық өсуге және азаматтардың әл-ауқатының артуына мүмкіндік туғызуы тиіс. Ғылыми зерттеулерді жалпылау МЖӘ-н институционалдық ортасының құрылымдық схемасын жасауға мүмкіндік береді (7-сурет) [40; 73-76].

Осы алғышарттарға негізделе отырып ҚР-да МЖӘ-тің дамуын бірінші кезектегі мемлекеттік саясатқа жатқызуға болады. Оның шеңберінде МЖӘ негізінде инфрақұрылымдық жобалардың табысты жүзеге асырылуын айқындайтын бірқатар факторлар бар. МЖӘ-тің даму жолындағы алғашқы қадам болып табылатын институционалдық дамудың ең басты факторларының бірі арнайы заңнаманың болуы қажет. Сонымен қоса, рамалық заңнан өзге, МЖӘ аясындағы реттеуші актілердің жалпы заңнамамен үйлесімі болуы тиіс.

Бір атап өтетіні, мемлекет және бизнестің әріптестігінің үлкен тәжірибесіне ие дамыған елдерде, мысалы, Ұлыбританияда МЖӘ-ті реттейтін жеке заң мүлдем жоқ. Басқа жағынан алып қарағанда, Украина, Молдова, Қырғызстанда МЖӘ туралы заңдар бар, бірақ іс жүзінде әрекет етпейді.. Бұдан шығатыны, арнайы нормативтік актілердің болуы да МЖӘ-ң дамуы үшін жеткілікті жағдай болып табылмайды. Ал, институционалдық ортаның өзге де қажетті элементтерінің болмауы МЖӘ жобаларын экономикалық жағынан тиімсіз етеді.

МЖӘ ортасы үшін қолайлы элемент болып саналатын институционалдық инфрақұрылым МЖӘ саласындағы ұзақ мерзімдік перспективадағы мемлекеттік саясаттың тұрақты қызмет атқаруы тұрғысынан ең қажетті жағдайлардың бірі болып табылады. Осы тұрғыдан алғанда, МЖӘ-ң ұйымдастырушылық схемалары әртүрлі болып келуі мүмкін. Мысалы, арнайы құрылған орталық органдар құру, МЖӘ шеңберіндегі өкілеттіктерді министрлік, ведомстволар, өзін-өзі басқаратын жергілікті органдар бөлімшелеріне, яғни, біршама орталықсызданған құрылымдарға үлестіру.



7-сурет - МЖӘ институционалдық ортасының құрамас бөліктері  
 Ескерту - [40; 73-76] деректер негізінде автормен жасалған

Бағыттардың сан алуандығына қарамай, МЖӘ-ң міндетті құрамдас бөліктері болып мыналар танылады:

- 1) МЖӘ дамуының концепциясы (жалпы әдістемелік бағыт);



- 2) әдістемелік қамтамасыз ету (анықтамалар мен реттеу аясы);
- 3) бәсекелестік шарттарын қамтамасыз ету (конкурс, тендер өткізудің процедурасы мен тәжірибесі);
- 4) рұқсат беру тәртібі, келісілу және бақылау, соның ішінде техникалық қадағалау (жобалық құжаттама жүйесі);
- 5) қаржыландыру тәртібі (қаржыландыру жүйесі және мемлекеттік қолдаудың құралдары);
- 6) төрелік (арбитраж) тәртібі (әріптестер арасындағы дауларды шешу, соның ішінде, МЖӘ-ң келісіліп қойылған келісімшарттарын қайта қарау) [40; 73; 74].

Бір атап өтетіні, институционалдық инфрақұрылымдардың формалдық элементтерінің маңызды екендігіне қарамай, әріптестікті табысты дамытуда МЖӘ аясындағы ұзақ мерзімдік мақсаттық саясаттың болуы ерекше рөл атқарады, өйткені, инфрақұрылымдық жобалардың көпшілігі 10 жылдан аса мерзімге бағдар ұстанады.

Сонымен қатар, инфрақұрылымдық жобалар аса зор капитал салымын керек етіп, жобадан түсетін табыстардың көзі тек бюджеттік қаражаттар (мемлекеттік сатып алу жүйесі немесе субсидиялау арқылы) немесе тұтынушылардың қызмет үшін жасайтын төлемдері ғана болып табылады. Осылайша, жеке меншік әріптес үшін басты мәселе - инфрақұрылымдық қызметті тұтынушылардың төлем төлеушілік қабілеттілігі, сондай-ақ, осы қызмет түріне деген тұрақты сұраныстың болу кепілдігі.

Жобаны тікелей немесе жанама қолдау қажет болған жағдайда мемлекеттің қаржылық потенциалы үлкен маңызға ие болады. Бұндай қолдау шараларына келесілер жатады: бюджеттік капитал салымы, несие кепілдігі, салық жеңілдігі, қызмет көрсетулерді субсидиялау және т.б. Инфрақұрылымдық қызмет көрсетулердің басым бөлігі әлеуметтік салаға жататындықтан, бағалық (тарифтік) реттеу МЖӘ шеңберіндегі реттеуші ортаның сапасын айқындаушы маңызды фактор болып табылады.

МЖӘ нарығының тұрақты дамуы қаржы көздеріне қол жеткізбей мүмкін емес. Ал оған қол жеткізу жағдайы инфрақұрылымдық жобалардың қажеттілігіне (яғни, ұзақ мерзімдік инвестициялар және/немесе займдармен қамтамасыз етілуіне) барынша сәйкес болуы тиіс. Бұл жерде қаржы ұйымдары, халықаралық, шетелдік мемлекеттік немесе жеке меншік инвестициялық қорлары, банкілер, корпорациялардың қатысуы қажет.

Басқа жағынан алғанда, МЖӘ жобаларын қаржыландыру үшін қаржыға ие капиталдың ұлттық нарығының, сондай-ақ, даму қорлары мен инвестициялық банктер сияқты ұзақ мерзімдік жобаларды инвестициялауға бағдар ұстанған қаржы институттарының даму деңгейі ерекше маңызды. Бастапқы кезеңдерде қарышты (пилоттық) жобаларды жүзеге асыру үшін қаржы ресурстарын ұсынатын халықаралық қаржы ұйымдары мен шетелдік инвестициялық қорлар үлкен рөл атқарады.

Сонымен қатар, МЖӘ жобаларын жүзеге асыру үшін жеке меншік шетелдік инвесторларды тарту МЖӘ-ке қатысушылардың тармақталған және

тиімді ұлттық желісінің іс-әрекеттік факторын күшейте түседі. Бұған тек қаржы ұйымдары, мердігерлер мен қамтамасыз етушілер ғана жатпайды, сонымен бірге, жергілікті өзін-өзі басқару, консультативтік, ғылым, білім беру органдары, сондай-ақ, МЖӘ негізінде жобаға қатысушы ретінде инфрақұрылымның дамуына мүдделі қоғамдық мекемелер енеді.

Түрлі елдердегі МЖӘ жүйесінің қалыптасуы мен дамуының тәжірибесі нақты бөліктері жағынан бір-бірінен ерекшеленіп тұрғанымен, іс жүзіне келгенде бұл процесс тұтаса кезектескен үш кезеңнен өтеді: 1) бастапқы (дайындық); 2) енгізу (даму); 3) жетілдіру (12-кесте). Бүгінгі таңда Қазақстанда МЖӘ-ң дайындық кезеңі негізінен аяқталып, заңнамалық, ұйымдастырушылық және қаржылық базаларды 2008-2013 жж. белсенді жетілдіру шаралары енгізу кезеңіне өткендігін танытады.

МЖӘ-ң заңнамалық базасына жасалған ретроспективтік талдау оның бірте-бірте алға басып келе жатқандығын көрсетеді. «Концессиялар туралы» бірінші заң 1991 жылы қабылданып, тек 1993 жылға дейін қолданыста болып, МЖӘ реттейтін негізгі нормативтік-құқықтық актілер ретінде 2006-2007 жж. дейін Азаматтық кодекс, «Жекешелендіру туралы», «Акционерлік қоғамдар туралы» және «Мемлекеттік сатып алулар туралы» Заңдар болып қала берді. Осы қақыт аралығында энергетика мен көлік бойынша тек төрт қана МЖӘ келісімшарттары жасалды: газ көлік тасымалы жүйесін басқаруға беру, үш қалалық электростанциялар жөнінде концессиялық келісімшарттар, «Шар-Өскемен» темір жол бөлігі мен «Солтүстік Қазақстан-Ақтөбе облысы» электр қуатын беру желісін салу[25].

## 12-кесте - МЖӘ жүйесінің даму кезеңдері

Кезең	Институционалдық қамтамасыз ету	Даму деңгейі	Іскерлік белсенділік	Мысалдар (елдер)
Бастапқы (дайындық)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• МЖӘ жобаларына қажеттіліктің бағалануы</li> <li>• МЖӘ-тің шетелдік тәжірибесін зерттеу</li> <li>• МЖӘ-тің даму басымдықтарын анықтау</li> <li>• Мемлекеттік органдар арасында функцияларды бөлісу</li> <li>• Ұғымдық аппаратты қалыптастыру</li> <li>• Рамалық заңнаманы әзірлеу</li> <li>• МЖӘ-тің саяси концепциясын қалыптастыру</li> </ul>	Төмен	төмен	Албания, Беларусь, Қырғызстан, Өзбекстан, Түркменстан, Аргентина
			орта	Армения, Болгария, Грузия, Монголия
			жоғары	Пәкістан, Таиланд, Түркия, Эстония

12 – кестенің жалғасы

Даму (енгізу)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• МЖӘ туралы заң қабылдау</li> <li>• МЖӘ-тің арнайы органын (орталық) құру</li> <li>• Рамалық заңнаманы әзірлеу (жетілдіру)</li> <li>• Жеке инвесторлар (демеуші, несиегер) тарту</li> <li>• МЖӘ-тің қарышты жобасын жүзеге асыру</li> <li>• Жобалық қаржыландыру нарығын ынталандыру</li> <li>• МЖӘ-тің орта мерзімдік даму бағдарламасын қабылдау</li> </ul>	орта	төмен	Украина, Сербия, Словакия, Финляндия
			орта	Венгрия, Қазақстан, БАӘ, Литва, Эстония
			жоғары	Польша, Италия, Испания, Португалия, Греция, Хорватия, Ресей, Чили, Мексика
Жетілдіру	<ul style="list-style-type: none"> <li>• МЖӘ жобаларының ұлттық және аймақтық нарығын қалыптастыру</li> <li>• МЖӘ-тің салалық құрылымын кеңейту (әлеуметтік жобалар)</li> <li>• МЖӘ-тің заңнамалық базасын жетілдіру</li> <li>• Стратегиялық инвесторларды тарту</li> <li>• МЖӘ бойынша мамандарды дайындау орталығын құру</li> <li>• МЖӘ-тің даму стратегиясын (ұзақ мерзімдік бағдарламаларын) қабылдау</li> </ul>	жоғары	төмен	Канада, Япония, О.Корея, Испания, Бразилия, ГФР
			орта	Ирландия, Франция, АҚШ
			жоғары	Ұлыбритания, Австралия, Жаңа Зеландия
Ескерту - [25; 77, б.137] дереккөздер негізінде жасалған				

2006 жылы қабылданған «Концессия туралы» жаңа Заң МЖӘ-ті нормативтік реттеудің мүмкіндіктерін кеңейтіп, ал, одан кейін, 2008-2013 жж. құқықтық кеңістік жылдам қарқынмен жетілдірілді [78]. Қазіргі қолданыстағы МЖӘ-тің нормативтік-құқықтық базасы екі құжаттар тобын қамтиды:

1) жалпы қолданыстағы нормативтік-құқықтық актілер: Конституция, Азаматтық, Салық, Жер және Бюджет кодекстері, «Инвестиция туралы», «Мемлекеттік мүлік туралы», «Табиғи монополиялар туралы», «Индустриалды-инновациялық іс-әрекетті мемлекеттік қолдау туралы» Қазақстан Республикасының Заңдары және басқалары;

2) арнайы нормативтік-құқықтық актілер: «Концессия туралы» және «Мемлекеттік-жеке меншік әріптестіктің жаңа формаларын ендіру және олардың қолданылу шеңберінің кеңеюі бойынша ҚР кейбір заңнамалық актілеріне өзгерістер мен толықтырулар енгізу туралы» Қазақстан Республикасының Заңдары; «Концессияға жатпайтын объектілер тізімі туралы»; «Ұсынылған концессиялық жобаларды сараптау мен таңдаудың Ережесін бекіту туралы» Президент Жарлығы, «Концессия мәселелері

бойынша арнайы ұйымның құрылуы туралы» (МЖӘ Орталығын); «Экономиканың түрлі салаларындағы концессияның типтік келісімшарттарын бекіту туралы», «Концессиялық жобалар бойынша Өлшемдерді бекіту туралы», «Табиғи монополия субъектілерінің реттелетін қызметінің (тауар, жұмыс) тарифтерінің (баға, ақылық ставкасын) қалыптастырудың Ережесін бекіту туралы» Үкімет Қаулылары, «Сараптамаға берілетін концессиялық ұсынысты, байқау құжаттарын және концессиялық өтініштерге қойылар талапты бекіту туралы» бұйрық және басқалары.

Тұтастай алғанда, қазақстандық нормативтік-құқықтық база мемлекет пен бизнестің әріптестік дамуының деңгейіне сай келгенімен, бірқатар проблемалық мәселелер МЖӘ тәжірибесіне шектеу жасайды.

МЖӘ-ң институционалдық ортасының ұйымдастырушылық құрамдас бөліктерін тадау көрсеткендей, Қазақстан дамуды басқарудың орталықсызданған моделін таңдап алып отыр. Өйткені, арнайы орталықтанған орган жоқ, ал, реттеушілік қызмет Үкімет, министрліктер және олардың өкілдері (агенттер) арасында бөлініп берілген (13-кесте). Атап айтсақ, «Концессия туралы» Заң бойынша:

1) ҚР Үкіметі концессиялық жобалар тізімін, концессионерлерді таңдап алудағы байқаудың ережесін, тендер нәтижесін бекітіп, концессиялық келісімдердің қатысушылары – министрліктер мен ведомстваларды жалпы қадағалауды жүзеге асырады;

2) Ұлттық экономика министрлігі (Қазақстандық мемлекеттік-жеке меншік әріптестік орталығы арқылы) инвестициялық ұсыныстың сараптамасы, техника-экономикалық негіздеме және жобалардың тиімділігін бағалау үшін жауап беріп, концессиялық жобалардың тізімін қалыптастырып, оны ҚР Үкіметіне ұсынады;

3) ҚР Қаржы министрлігі конкурстық құжаттарды және жобаларды, концессиялық келісімдерді (мемлекеттік меншік объектілері бойынша) бекітеді, концессиялық міндеттеменің реестрін жүргізіп, мемлекеттің атынан кепілдемелік келісімдерді орындайды, концессия келісімшарты бойынша мемлекет алынған мүліктерді қабылдайды;

4) Салалық министрліктер концессиялық ұсынысты дайындап, тендер ұйымдастырады және оны өткізеді, келісімшарттарға қол қояды, мүліктің берілуін ұйымдастырады, сондай-ақ, концессиялық келісімшарттардың орындалуына бақылау жасауды жүзеге асырады;

5) Жергілікті өзін-өзі басқару органдары (әкімшілік, ірі қалалар) концессиялық объектілер тізіміне енгізу үшін муниципалдық меншік объектілері бойынша ұсыныс әзірлейді, тендерлер өткізіп, муниципалдық меншік объектілерімен байланысты келісімшарттарға қол қойып, олардың орындалуына бақылау жасайды. [78]

2008 ж. бастап, МЖӘ дамуында, сонымен қатар, Қазақстан Үкіметі құрған арнайы мекеме – Қазақстандық мемлекеттік-жеке меншік әріптестік Орталығы маңызды рөл атқарады. Орталықтың негізгі қызметіне жатады: концессиялық және бюджеттік жобалардың әрбір дайындық кезеңінде экономикалық

экспертиза жасау, соның ішінде, инвестициялық ұсыныстарды, тәуекелдерді, техника-экономикалық негіздемелерді, тендерлік құжаттарды және конкурстық ұсыныстарды бағалау, жобаларды дайындаумен бағалау әдіснамасын әзірлеу, институционалдық даму бойынша нұсқаулықты әзірлеу, сондай-ақ, МЖӘ шеңберіндегі кадрларды дайындау [79].

Тұтастай алғанда, МЖӘ Орталығы Үкіметтің тәуелсіз консультанты ретінде танылып, сол арқылы мемлекет, бизнес және қоғамның мүдделерінің арасындағы тепе-теңдіктің сақталуын қамтамасыз етеді.

Қазақстандық орталықтан бөлек, елімізде әкімшіліктердің бастамасымен құрылған өңірлердегі МЖӘ дамуына жауап беретін МЖӘ орталықтарының аймақтық желісі Шығыс Қазақстан, Жамбыл, Қарағанды, Маңғыстау және Павлодар облыстарында өз қызметін атқарып жатыр. Таяу арада Ақтөбе облысында аймақтық орталықтың құрылуы жоспарланып отыр. Тұтастай алғанда, еліміздің он алты өңірінің ішінде МЖӘ дамуымен оның алтауы (Шығыс Қазақстан, Оңтүстік Қазақстан, Қарағанды және Маңғыстау Астана мен Алматы қалалары) айналысады, алайда МЖӘ жобалары олардың сегізінде жүзеге асырылуда [25].

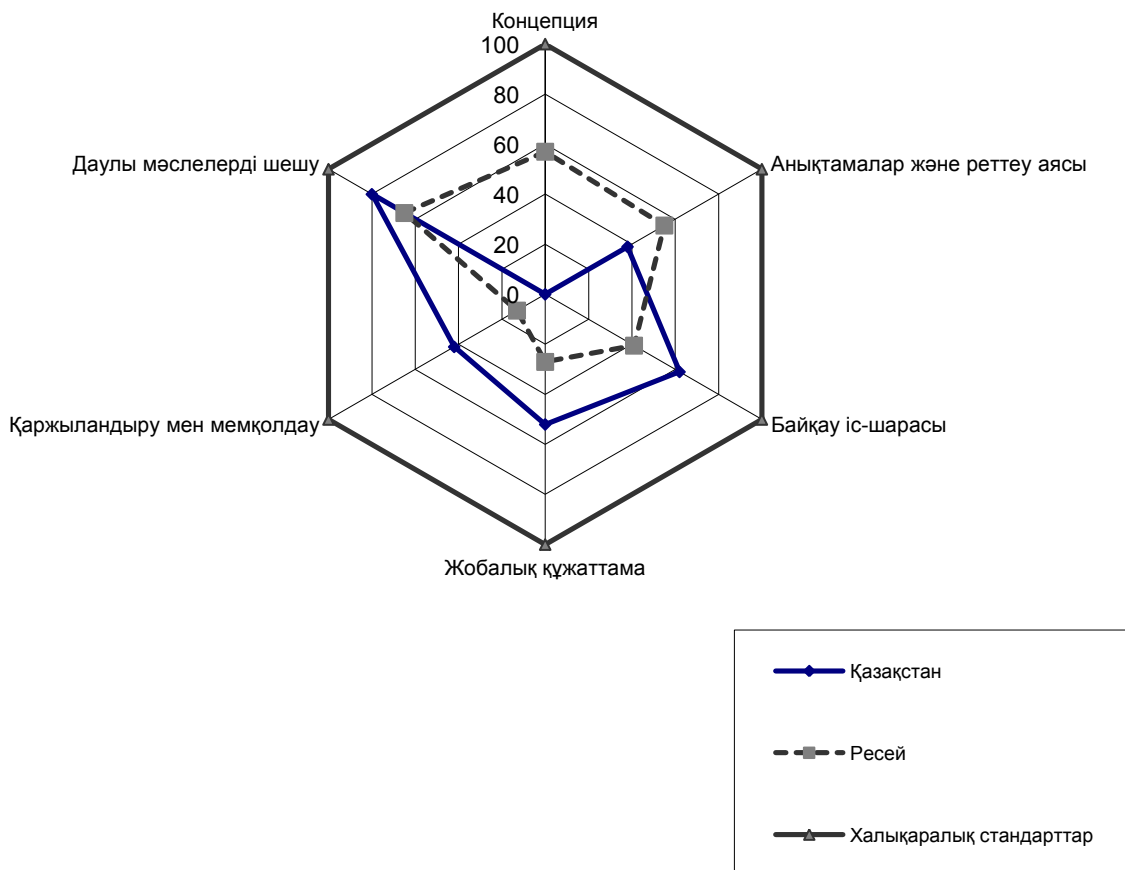
МЖӘ орталықтарының аймақтық желілерінің кеңеюінің логикасы коммуналдық және әлеуметтік инфрақұрылымдар шеңберінде аймақтық бастаманы институционалдық қолдаудың шынайы қажеттілігінен туындап отырса да, білім, кадрлар мен ұйымдастыру ресурстарының тапшылығы жағдайында бұл процесс баяу жүруде.

Қазақстандағы МЖӘ-тің институционалдық ортасының даму деңгейін ұғыну үшін 2008 жылы Еуропаның қайта құру және даму банкісі мен Азиялық даму банкілерінің бірлескен бастамасымен дамушы елдерде жүргізген сыртқы бағалауы біршама маңызды болып табылады. ЕКҚДБ-АДБ әдістемесі бойынша МЖӘ институционалды ортасын мониторингілеу мен сапасын бағалау мынандай параметрлер бойынша жүргізіледі, атап айтсақ: 1) МЖӘ концепциясы; 2) анықтамасы мен реттеу аясы; 3) конкурстық іс-шаралар; 4) жобалық құжаттама; 5) қаржыландыру мен мемлекеттік қолдау; 6) даулардың шешу (8-,9- суреттер).

13-кесте - Қазақстан Республикасындағы қолданыстағы МЖӘ институттарының функциялары (концессиондық келісімшарттар бойынша)

Ұйым	ҚР Үкіметі объектілер тізімін, объектілерді беру құжаттамасын және тәртібін бекіту; МЖӘ жобасын, мүлікті беру, кепілдік беру және т.б. туралы шешімдерді бекіту; Реттеуші органдардың, жергілікті өзін-өзі басқару органдарының іс-әрекеттеріне жалпы бақылау; МЖӘ аясындағы мемлекеттік саясатты келістіру мен үйлестіру.				
	Ұлттық экономика министрлігі	Салалық министрліктер мен ведомствалар	Қаржы министрлігі	Жергілікті өзін-өзі басқару органдары	МЖӘ орталығы
Функциялары	<ul style="list-style-type: none"> <li>• МЖӘ аясындағы заңнамалық бастама;</li> <li>• МЖӘ-тің даму саясатына орай жобалар бойынша ұсынысты жасап шығу;</li> <li>• Мемменшік объектісі бойынша байқау құжаттарына келісу;</li> <li>• МЖӘ жобаларын жүзеге асыру мониторингі</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• МЖӘ жобалары бойынша өздік немесе жеке бастаманың ұсынысын жасап шығу;</li> <li>• тендерлерге дайындық пен өткізу;</li> <li>• жобаның орындалуының мониторингісі мен бақылану;</li> <li>• жоба аяқталысымен объектілерді мемменшікке қабылдау.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• объектілер тізімі, құжаттау және объектілерді беру тәртібінің келісімі;</li> <li>• тіркелу, келісім бойынша міндеттеменің орындалуын қамтамасыз ету;</li> <li>• келісімшарттардың орындалуын, бюджеттік қаржыны пайдаланудың жағдайы мен іс-шараларын бақылау;</li> <li>• объектілерді мемменшікке қабылдау;</li> <li>• МЖӘ жобаларын таңдау мен қаржыландыру, мемкепілдік беру.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• МЖӘ (коммуналдық меншік) жобалары бойынша ұсынысты жасап шығу;</li> <li>• МЖӘ жобаларын жүзеге асыру кезіндегі аймақтық мүдделер келісімі;</li> <li>• объектілерді МЖӘ жобасы аяқталаған соң қабылдау</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• мемменшікке алынатын объектілердің бағалануы;</li> <li>• аудит, сараптамалық ұсыныс, ТЭО, тиімділік және т.б. тәуелсіз бағалау жүргізу;</li> <li>• заңнаманың жетілдірілуі туралы ұсыныс дайындау;</li> <li>• әдістемелік қамтамасыз етуде кадр дайындау.</li> </ul>
Ескерту - [78; 73, б.36-37] дереккөз негізінде автормен жасалған					

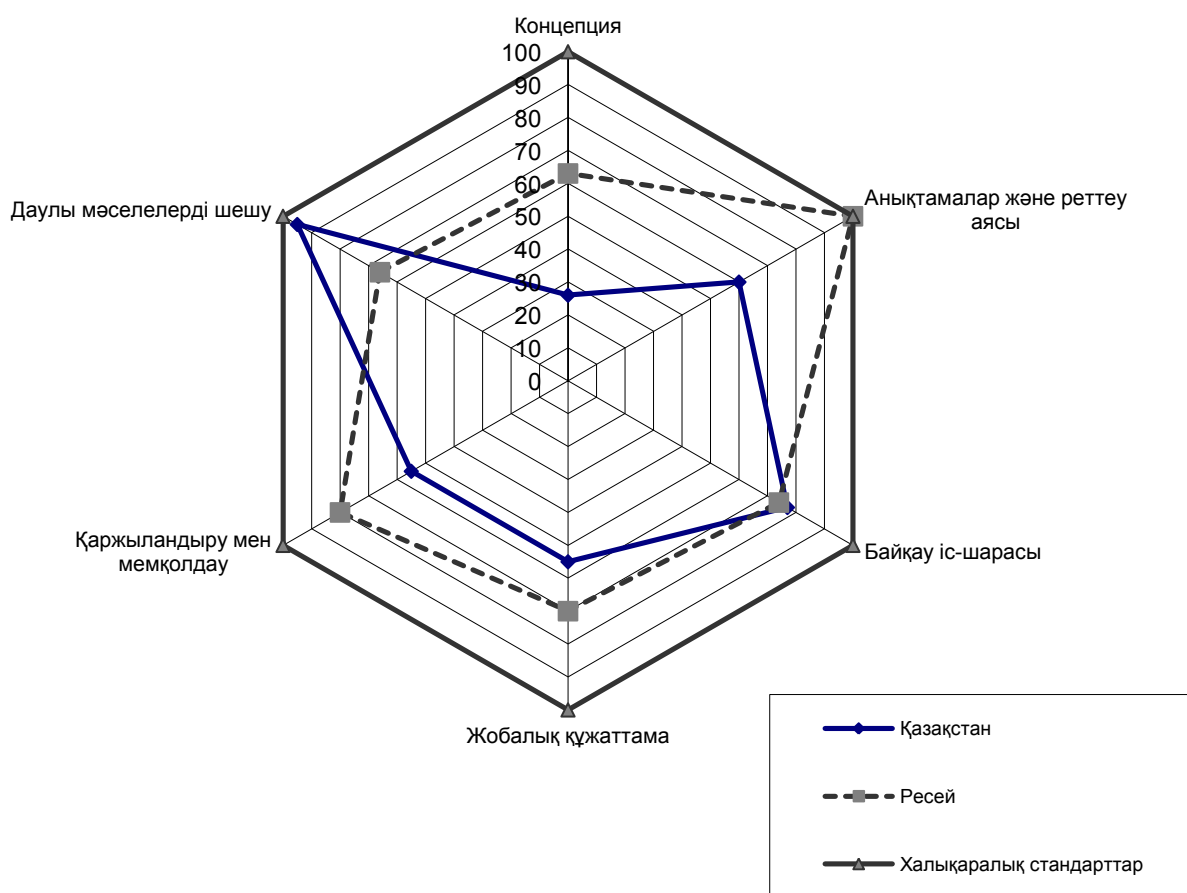
МЖӘ институционалды ортасының талдауының бір сәтті мысалы ретінде Қазақстан Республикасы мен оның таяу көршісі, әрі экономикалық әріптесі Ресей Федерациясы арасындағы 2007-2008 және 2011-2012 жж. институционалдық негіздің дамуын салыстыра бағалауды көрсетуге болады.



8-сурет. Қазақстан Республикасы мен Ресей Федерацияның 2007-2008 жылдардағы заңнамаларын салыстырмалы бағалау, %  
Ескерту - [46] дереккөзі негізінде жасалған

Бір назар аудартатыны, бастапқы кездегі көптеген бағалаушы параметрлер бойынша артта қалушылықты Ресей бірте-бірте еңсере келе, кейін Қазақстан Республикасын МЖӘ-тің қолайлылық деңгейі бойынша басып озып отыр. Қазақстан Республикасы тек «даулы мәселелерді шешу» пункті бойынша үстемдікті сақтап қала алды (бұның астарында UNCITRAL, ЭЫДҰ, ЕҚҚДБ әдістемелік нұсқаулықтары жатыр). Бірақ, тұтастай алғанда, Ресей Федерациясы да, Қазақстан Республикасы да әлі күнге МЖӘ орта деңгейде дамыған елдер тобында қалып отыр (12-кесте).

Қазақстан үшін дамуды институционалды қамтамасыз ету тұрғысынан әдіснама мен әдістер мәселесі, оның ішінде, «Қазақстан Республикасындағы мемлекеттік-жеке меншік әріптестік туралы» рамалық заңды қабылдау проблемасы ең өзекті болып отыр. Осы кемшіліктің орны біршама деңгейде «Қазақстан Республикасының 2011-2015 жылдарға арналған МЖӘ дамыту Бағдарламасы» және «Мемлекеттік-жеке меншік әріптестіктің жаңа формаларын ендіру және олардың қолданылу шеңберінің кеңеюі бойынша ҚР кейбір заңнамалық актілеріне өзгерістер мен толықтырулар енгізу туралы» Заңының қабылдануларымен толып, жеке меншік сектордың бастамашылығы үшін кеңейтілген мүмкіндік беріп, әрі Қазақстандағы бұрынғы МЖӘ-ті ұйымдастыру формасын толықтыра түсті [80; 26].



9-сурет. Қазақстан Республикасы мен Ресей Федерацияның 2011-2012 жылдардағы заңнамаларын салыстырмалы бағалау, %

Ескерту - [49] дереккөзі негізінде жасалған

Дамушы елдердегі МЖӘ-тің институционалдық ортасын жақсартудың маңызды қадамы болып халықаралық ұйымдар енгізген Шығыс Еуропа мен



ТМД 25 елі, оның ішінде, Қазақстан Республикасын да қамтитын жаңа рейтинглік әдістемесі болып табылады (15-кесте).

Жалпы алғанда, рейтингінің төменгі бөлігінен орын тиіп (жалпы есепте 18-ші орынды тиісті 100 баллдың 35,6 баллын жиған, ал, Ресей 51 баллмен 8-ші орында), ҚР ең алдымен, төмендегідей бағалаушы параметрлер бойынша, атап айтсақ: нормативтік-құқықтық реттеу (22-ші орын, 25 балл), МЖӘ жобаларын жүзеге асырудағы жағымды тәжірибе (17-ші орын, 16,2 балл) және МЖӘ-ті аймақтық (жергілікті) деңгейде нормативтік реттеу (13-ші орын, 25 балл) (15-кесте) артта қалып отыр. Сонымен бірге тағы бір атап көрсететіні, институционалдық инфрақұрылымдардың даму деңгейі бойынша (яғни, басқару органдары, қаржы және консультативтік мекемелердің ұйымдастырушылық қолдауы жағынан) Қазақстан көш бастаушы ондыққа енеді (7-ші орын, 41,7 балл), бұл сайып келгенде, МЖӘ үшін институционалды қолайлы ортаны тудыра алған 2008-2012 жж. мемлекеттік саясаттың нәтижесін өте дәл білдіреді [46].

Теориялық жағынан, өзінің институционалдық дамуында МЖӘ жүйесі үш кезеңді бастан өткереді. Атап айтар болсақ, олар:

- 1) бастапқы (дайындық);
- 2) енгізу (дамудың белсенді фазасы);

3) жетілдіру (сапалық өзгеріс). Бірінші кезеңде қажеттілікке бағалау жүргізіліп, шетелдік тәжірибелер пайымдалады, мемлекеттік саясаттың басымдықтары белгіленіп, рамалық заңнама жобаланады; екінші кезең МЖӘ-тің түрлі формасы үшін нормативтік және әдістемелік базаның қалыптасуын, қарышты жобаларды жүзеге асыруды, өкілетті органдардың құрылуын қарастырады; үшінші кезең салалық құрылымдардың кеңеюін, МЖӘ шеңберіндегі мемлекеттік реттеуді сапалы жақсартуды, жобаның сандық және бағалық өсімін қамтып, нәтижесінде – МЖӘ қолданыстағы жобалар нарығы қалыптасады (14-кесте).

Қазақстанға МЖӘ-ті енгізудің тәжірибесі көрсетіп отырғандай, оның даму процесі үзіліссіз емес, дискреттік сипатқа ие. Басқаша айтар болсақ, МЖӘ-тің институционалдық және ұйымдастырушылық ортасының дамуының тәжірибелік міндеттерін кезектесе шешу бірқатар себептерге байланысты бұзылады да, соның салдарынан жобаны жүзеге асырудың эволюциялық формалары мен механизмдері тепе-теңсіздікке ұшырап, кейде біркелкі емес немесе қарама-қарсы сипатқа ие болады. Атап айтсақ, Қазақстандағы МЖӘ дамуы кезеңдерінің формалды белгілері бойынша жалпы талдау аталған процестің нәтижелерінің “аралық” сипатын танытады. Біріншіден, МЖӘ-тің ұлттық нарығын құру үшін басымдықтар мен жағдайлар қалыптасып отыр, әрі арнайы орган құрылып, мемлекеттік органдар арасында (дайындық кезеңінде) өкілеттілік бөлініп берілген. Сонымен бірге, МЖӘ аясындағы өкілеттіліктер тек қана орталық (министрліктер) және аймақтық (әкімдіктер) органдар арасында бөлініп беріліп, ал, қоғамдық қызметті тұтынушыға ең жақын жергілікті басқару процестен шеттетіліп қалып отыр. Бұл фундаменталдық субсидиарлық принциптің негізін бұзып, МЖӘ-тің аймақтық дамуына өз

кедергісін келтіреді (10-кесте).

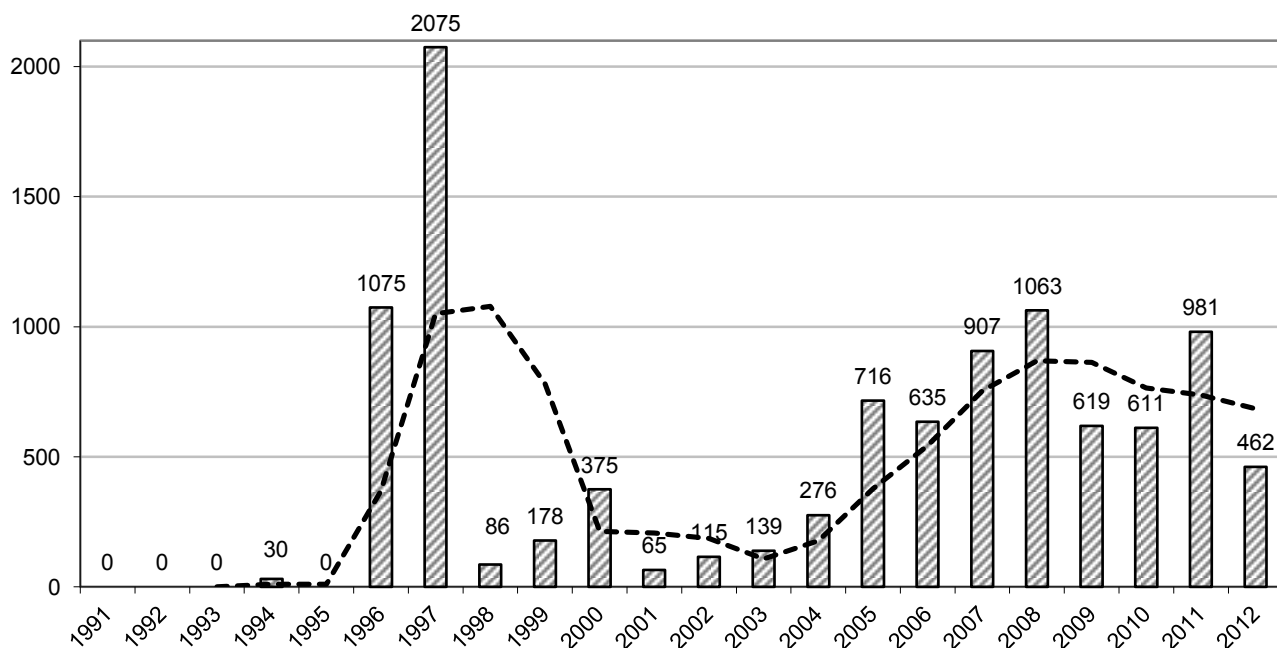
Екіншіден, Қазақстандағы МЖӘ-тің институционалдық ортасының алға басуы баяу қарқынмен жүріп жатыр. Формалды түрде, 1991 жылғы «Концессиялар туралы» заңның қабылдану кезінен бастап, бірінші кезең тек 17 жылдан соң 2006 ж. «Концессиялар туралы» жаңа заңның қабылдану және 2008 ж. Қазақстандық мемлекеттік-жеке меншік әріптестіктің Қазақстандық Орталығының құрылуымен аяқталды. Сонымен бірге, 2007-2008 жж. бастап МЖӘ-тің нормативтік-әдістемелік базасы біршама белсене жетілдірілді [80; 63; 78; 79].

14-кесте - МЖӘ жүйесінің даму кезеңдері: теориялық және қолданбалы аспектілері (Қазақстанның мысалында 2013 жылғы жағдай бойынша)

Кезең	Институционалдық қамтамасыз етудің міндеттері	Жалпы тәжірибе	Қазақстан	МЖӘ нарығы
Бастапқы (дайындық)	МЖӘ жобаларының қажеттілігін бағалау	+	+	Аралық
	МЖӘ-тің шетелдік тәжірибесін зерттеу	+	+	
	МЖӘ дамуының басым бағыттарын анықтау	+	+	
	Меморгандар арасындағы функцияны бөлу	+	~	
	Ұғымдық аппаратты қалыптастыру	+	~	
	Рамалық заңнаманы жасап шығу	+	~	
	МЖӘ-тің мемлекеттік саясатының концепциясын қалыптастыру	+	+	
Даму (енгізу)	МЖӘ туралы базалық заңды қабылдау	+	-	Қалыптасу үстінде
	МЖӘ-тің арнайы органын (орталық) құру	+	+	
	Әдістемелік базаны дамыту	+	+	
	Жеке инвесторларды (демеуші, несиегер) тарту	+	~	
	Құлашты жобаларды жүзеге асыру	+	+	
	Қоғамдық қаржыландыру нарығының дамуын ынталандыру	+	~	
	МЖӘ дамуының орта мерзімдік бағдарламасын қабылдау	+	+	
Жетілдіру	МЖӘ-тің салалық құрылымын кеңейту (әлеуметтік жобалар)	+	+	Жұмыс атқарады
	МЖӘ-тің заңнамалық базасын жетілдіру	+	~	
	МЖӘ-тің ұлттық және аймақтық нарығын қалыптастыру	+	-	
	Стратегиялық инвесторларды тарту	+	-	
	МЖӘ бойынша мамандарды дайындау орталығын құру	+	-	
	МЖӘ-тің даму стратегиясын (ұзақ мерзімдік бағдарлама) қабылдау	+	-	
Мұндағы: «+» - міндет шешілген», «~» - міндет жартылай шешілген, «-» - міндет шешілмеген.				
Ескерту - [40; 25; 81; 26; 82] дереккөздер негізінде автормен жасалған				

Сонымен бірге, МЖӘ жүйесінің даму процесінің әркелкілігіне мемлекет пен бизнестің әріптестігі негізінде жүзеге асырылатын жобаларға капитал салымының қарқыны дәлел бола алады (10-сурет). Бір назар аудартатыны, инвестициялық іс-әрекеттің белсенділігінің бәсеңдігі Қазақстан экономикасына МЖӘ-ті ендірудің институционалдық дайындығының формалды шарттарының орындалуымен әлсіз байланысты: жобалардың бірінші «толқыны» жаңартылған концессиялық модельдердің енгізілуіне дейін, тіптен 1996-2001 жж., ал, екіншісі, 2003-2008 жж. – МЖӘ-тің арнайы органы (орталық) құрылғанға дейін туындады (14-кесте, 10-сурет).

Қандай да бір жобаларды МЖӘ-ке жатқызуда Халықаралық (Дүниежүзілік банк, БҰҰ) немесе ұлттық әдіснамалар әртүрлі белгілер бойынша жіктеуді іске асырады. Осыған байланысты Қазақстандағы МЖӘ-ң даму траекториясын сипаттауда әр әдіснама бойынша айырмашылыққа ие болады. Егер де 2006 жылы 7 шілдедегі «Концессиялар туралы» заңда белгіленген формалды белгілеріне қарап айтар болсақ, МЖӘ-ң алғашқы жобалары («Шар–Өскемен» темір жол желісі мен «Солтүстік Қазақстан–Ақтөбе облысы» электр тарату желілерінің құрылысы мен пайдалануға берілуі) 2005-2006жж. жүзеге асырыла бастады да, ал, 2014 ж. жағдай бойынша қолданыстағы жобалар саны алтаудан аспайды (16-кесте), Атап айтсақ, алдыңғы екеуіне қоса: Ақтау қаласы әуежайының жолаушылар терминалы, "Ералиев-Құрық» теміржол желісі, Қандыағаш қ. (Ақтөбе обл.) газдытурбиналы электростанция, Қарағанды қ. бала бақшалар кешені. Аталған объектілердің инвестицияларының жалпы көлемі 74 млрд.теңгемен (\$410 млн.) бағаланады [83; 25; 78].



10-сурет. Қазақстандағы 1991-2012 жж. аралығындағы МЖӘ жобаларына салынған инвестиция көлемі (Дүниежүзілік Банктің әдіснамасы бойынша)  
Ескерту - [51] дереккөз негізінде жасалған

15-кесте - Кейбір Шығыс Еуропа және ТМД елдерінің МЖӘ үшін жасалған жағдайларын бағалау (2013 ж. жағдай бойынша)

Елдер	Жалпы бағалау		Нормативтік-құқықтық базасы		Институционалдық инфрақұрылым		МЖӘ жүзеге асыру тәжірибесі		Инвестициялық климат		Қаржыландыру мен мемлекеттік қолдау		Аймақтық заңнама	
	Орын	Балл	Орын	Балл	Орын	Балл	Орын	Балл	Орын	Балл	Орын	Балл	Орын	Балл
Хорватия	1	63,5	2	84,4	1	91,7	11	31,8	7	56,8	13	38,9	4	50,0
Ресей	8	51,0	15	46,9	14	33,3	3	50,7	6	58,2	7	58,3	2	75,0
Армения	15	39,9	18	34,4	14	33,3	10	32,3	3	70,6	18	27,8	4	50,0
Молдово	17	35,8	16	43,8	4	58,3	23	3,1	11	51,	20	16,7	13	25,0
Қазақстан	18	35,6	22	25,0	7	41,7	17	16,2	12	51,7	9	55,6	13	25,0
Украина	21	28,0	18	34,4	17	25,0	8	35,7	20	35,4	22	8,3	13	25,0
Грузия	22	27,8	22	25,0	23	16,7	16	16,7	9	54,7	15	33,3	13	25,0
Қырғызстан	23	25,6	12	53,1	23	16,7	23	3,1	22	31,5	22	8,3	13	25,0
Беларусь	25	10,3	25	15,6	25	8,3	19	12,5	25	10,8	22	8,3	23	0,0
Ескерту - [49] дереккөз негізінде жасалған														

Ал Дүниежүзілік Банктің әдіснамасына сәйкес, МЖӘ жобалары Қазақстанда тіпті 1993 ж. бері жүзеге асырылып келеді, ал, олардың саны 36-ны құрайды да, бұл дегеніңіз ұлттық әдістемелік бағалаудан алты есе асып түседі, әрі инвестиция көлемі \$10,4 млрд. артық соманы құрайды немесе 25 есе көп (10-сурет, 16-кесте).

МЖӘ формалары мен әдістерін жете түсіну үшін, ең маңыздысы: біріншіден, мемлекет пен бизнестің қарым-қатынасындағы жүйелер аясындағы МЖӘ ерекшелігі неден тұратындығын анықтап алу, екіншіден, қандай да бір құқықтарды табыстау кезінде меншік қатынастары жүйесі қалай өзгертіндігін бағалау. МЖӘ-тің заманауи тәжірибесі модельдердің, механизмдердің, формалардың кең спектрін қамтиды. Олар өзара кейбір белгілері бойынша біріккен сипатқа ие болады. Бұл әріптестікті дербес экономикалық құбылыс деп тануға мүмкіндік береді. МЖӘ келісімшарттық негізде өздеріне сай құқық, міндет пен жауапкершіліктің бөлініп алуына сүйенетін белгілі бір мақсатқа қол жеткізу үшін құрылған мемлекет пен жеке меншік құрылымдардың формалданған (институализацияланған) әрекеттестігі нәтижесінде туындайды.

Осылайша, МЖӘ-тің жүзеге асырылуының көптеген формаларының, өзіндік ерекшелігі мен қоғамдық инфрақұрылымның жаңғыртылуы мен модернизациялануына қолданылу мүмкіндігін жүйелеу Қазақстандағы МЖӘ дамуының процесіне талдау жасаудың қажетті кезеңі болып табылады. Қазіргі көрініс беріп жүрген институционалдық және ұйымдастырушылық қамтамасыз етулер МЖӘ формаларының шектеулі ғана санын қамтамасыз етеді. Дегенмен, осы бағытта мемлекеттік-жеке меншік әріптестіктің жаңа формасын енгізуді қарастыратын заң жобаларын жасау бойынша белсенді жұмыстар жүргізіліп жатыр.

Біздің зерттеуіміз төмендегідей кезеңдерді қарастырады:

1) әлемдік тәжірибеде қолданылатын МЖӘ-тің негізгі формаларын жинақтау;

2) олардың басты сипаттарын (іс-әрекет механизмдері, артықшылығы, кемшілігі, қолданыс аясы өлшемдері бойынша МЖӘ-тің жуық формаларын жіктеуші топтарға біріктіру) жүйелеу;

3) қолданыстағы, оның ішінде, жоғарыда аталған өлшемдерді есепке ала отырып, Қазақстан Республикасындағы іс жүзінде жүзеге асырылған МЖӘ формаларын бөліп көрсету. МЖӘ, теория-әдістемелік аспектіде, мемлекет пен бизнес арасындағы қарым-қатынас жүйесі болып табылады. Сондықтан әлеуметтік-экономикалық дамудың құралы ретінде, осы қатынастардың негізгі институционалдық формасы, сыртқы көрінісі болып келісімшарт (контракт) табылады. Келісімшарттар мемлекеттік органдар мен бизнестің бірлесе іске асыратын, немесе мемлекеттік меншік объектілерінде жеке компаниялар іске асыратын нақты инфрақұрылымдық жобалармен тікелей байланысты [84, б.43]. Бұдан байқағанымыздай, МЖӘ-ті жүзеге асыру әртүрлі формада іске асырылуы мүмкін. Бұл формалар МЖӘ аясындағы жаңа міндеттердің пайда болуына, олардың күрделенуіне немесе сыртқы жағдайлардың өзгеруіне байланысты кеңейтілуі, толықтырылуы, жанартылуы мүмкін.

16-кесте - Қазақстан Республикасындағы МЖӘ негізіндегі инфрақұрылымдық жобалар: қолданыстағы және жоспарланған (2014 ж. жағдай бойынша)

Жоба атауы	Облыс	сала	Форма	Жоба мәртебесі	Бастамашы	Инвестор
1	2	3	4	5	6	7
Қолданыстағы жобалар						
Қандыағаш қ. электростанция салу мен пайдалануға беру	Ақтөбе	Энергетика	Концессия	Қаржылық жабылу	Орталық орган	Ішкі
«Солт. Қазақстан – Ақтөбе обл.» желісін салу мен пайдалануға беру (Қосымша Ә)				Пайдалануға беру		Ішкі
«Шар бекеті - Өскемен» т/ж желісін салу мен пайдалануға беру (Қосымша Б)	Шығыс Қазақстан	Т/ж көлігі		Пайдалануға беру		Шетелдік
«Ералиев-Құрық» т/ж желісін салу мен пайдалануға беру	Маңғыстау	Әуежайлар		Қаржылық жабылу		Ішкі
Ақтау қ. әуежай терминалын салу мен пайдалануға беру (Қосымша В)				Пайдалануға беру		Шетелдік
Қарағанды қ. балабақшалар кешенін салу мен пайдалануға беру	Қарағанды	Білім беру		Қаржылық жабылу		Шетелдік
Жоспарланған жобалар						
Алматы қаласында жүрдек трамвай желісін салу мен пайдалануға беру	Алматы	Т/ж көлігі	Концессия	ТЭО жобалану сатысында	Әкімшілік	Анық емес
Зырян-Майқапшағай т/ж желісін салу мен пайдалануға беру	Шығыс Қазақстан	Автомо б. көлігі				Анық емес
Маңғышлақ бекетінде т/ж вокзалын салу мен пайдалануға беру	Маңғыстау					Анық емес
Ақтау қаласында автовокзал салу мен пайдалануға беру						Анық емес
Ақтау халықаралық теңіз сауда портын кеңейту	Батыс Қазақстан	Алматы			Анық емес	
«Өскемен- РФ шекарасы» автожолын қалпына келтіру					Анық емес	
Алматы айналма автжолын салу мен пайдалануға беру					Анық емес	

16 – кестенің жалғасы

1	2	3	4	5	6	7
Бейбітшілік көшесінде паркингті салу мен пайдалануға беру	Астана	Қалалық инфрақұрылым			Әкімшілік	Анық емес
Сауран көшесінде паркингті салу мен пайдалануға беру						Анық емес
Алматы көшесінде паркингті салу мен пайдалануға беру						Анық емес
Қабанбай батыр даңғылында паркингті салу мен пайдалануға беру						Анық емес
Орынбор көшесінде паркингті салу мен пайдалануға беру						Анық емес
Сарайшық көшесінде паркингті салу мен пайдалануға беру						Анық емес
Қонаев көшесінде паркингті салу мен пайдалануға беру						Анық емес
Достық көшесінде паркингті салу мен пайдалануға беру						Анық емес
Еңбекпен түзету мекемесін салу мен пайдалануға беру	Қарағанды	Денсаулық сақтау және әлеуметтік қызмет			Денсаулық сақтау министрлігі	Анық емес
Қарағанды қ. емхана салу мен пайдалануға беру	Анық емес					
Семей қ.балалар ауруханасын салу мен пайдалануға беру	Шығыс Қазақстан					Анық емес
Өскемен қ. көппрофилді аурухана мен жедел медбекет салу мен пайдалануға беру	Анық емес					
Шымкент қалалық емхана құрылысы	ОҚО					Анық емес
«Қарағанды мемлекеттік медициналық университеті» РМҚК қасындағы клиникалық аурухана құрылысы	Қарағанды					Анық емес
Алматы қ. «Қазақ ұлттық медициналық университеті» РМҚК қасындағы аймақтық аурухана құрылысы	Алматы	Білім беру			Әкімшілік	Анық емес
Өскемен қ. балабақшаларды салу мен пайдалануға беру	Шығыс Қазақстан					Анық емес
Семей қ. балабақшаларды салу мен пайдалануға беру	Анық емес					
Теміртау қ. балабақшалар кешенін салу мен пайдалануға беру	Қарағанды					Анық емес
Ескерту -[25] дереккөз негізінде автормен жасалған						

МЖӘ-ті ұйымдастыру аясында қолданылатын ең кең тараған контрактілер (формалар) типтерін жалпылайтын және байланыстыратын жарияланымдарды зерттеу негізінде, осындай контрактілердің негізгі бес тобын бөліп көрсетуге болады: 1) басқару мен қызмет көрсету (сервистік) контрактілері; 2) арендалық мен лизингілік контрактілер (аффермаж); 3) концессиялық келісімшарттар; 4) құрылыс контрактілері (объектіні «кілтімен» тапсыру); 5) бірлескен иелік ету (бірлескен кәсіпорын). Бұлардың ішіндегі бірлескен иелік ету (бірлескен кәсіпорын) формасы, ішінара жекешелендіруді (мемлекет пен жеке меншік әріптестің үлестерінің бөлінісі) немесе квази-жекешелендіруді (жоба активтеріне иелік ету құқығы ұзақ уақытқа, 50 жылға дейін кезеңге жеке меншік қолға берілуі) білдіреді (17-кесте.) [85; 86; 87; 82].

Әлбетте, МЖӘ-тің іс жүзінде көптеген, әрі сан алуан формалары «таза» күйінде емес, кешенді түрде аралас сипатта қолданылатын талай контрактілік схемалары күйінде іске асырылады. Мысалы, концессиялық келісімдер төмендегідей формаларға ие болады, атап айтар болсақ: BOT (салу, пайдалану, табыстау); BTO (салу, табыстау, басқару); BOOT (салу, иелік ету, пайдалану, табыстау); BOO (салу, иелік ету, пайдалану); BOMT (салу, пайдалану, қызмет көрсету, табыстау); DBO (жобалау, салу, пайдалану); BBO (иелікке алу, салу, пайдалану); BDO (салу, дамыту, пайдалану); LDO (лизинг, дамыту, пайдалану), BROT (салу, аренда, иелену, табыстау); BLOT (салу, лизинг, пайдалану, табыстау) және басқалары.

Біздің концессия мысалына тоқталып отырған себебіміз, «2011-2015 жылдарға арналған Қазақстан Республикасындағы мемлекеттік-жеке меншік әріптестікті дамыту Бағдарламасында» МЖӘ-тің ықтимал басқа да формалары көрсетіліп отырғанымен, бүгінгі күні аталған контракті типі әзірше Қазақстандағы МЖӘ-тің бірден бір негізгі формасы болып табылады [26]. 2014 жылғы Қазақстандағы қалыптасқан жағдай бойынша МЖӘ-тің 6 жобасы жүзеге асырылып жатыр, ал, олардың барлығы бірден-бір жалғыз ғана концессиялық келісімнің түрі – BOT-қа негізделген. Аталған жобаларға салынған инвестициялардың жалпы көлемі 74 млрд. теңгеге бағаланады, сонымен бір мезгілде, осы контракті типіндегі капитал салымының жалпы көлемі 800 млрд. теңге төңірегіндегі 15 жоба жоспарланып отыр [25].

Концессиялар туралы толық функционалды заң Қазақстанда 2006 жылдан бері қолданылыста, бірақ, МЖӘ қоржынында тек 31 жоба бар: олардың 32% – көлік саласына, 26% – коммуналдық шаруашылыққа, 23% – денсаулық сақтау мен әлеуметтік қызметке, 13% – білім беруге, 7% – энергетикаға қатысты болып келсе, тек осылардың ішіндегі алтауы ғана, яғни, жалпы есептегінің 20%-ға жуығы жүзеге асырылу кезеңіне жеткізіліп отыр (11-сурет, 16-кесте).

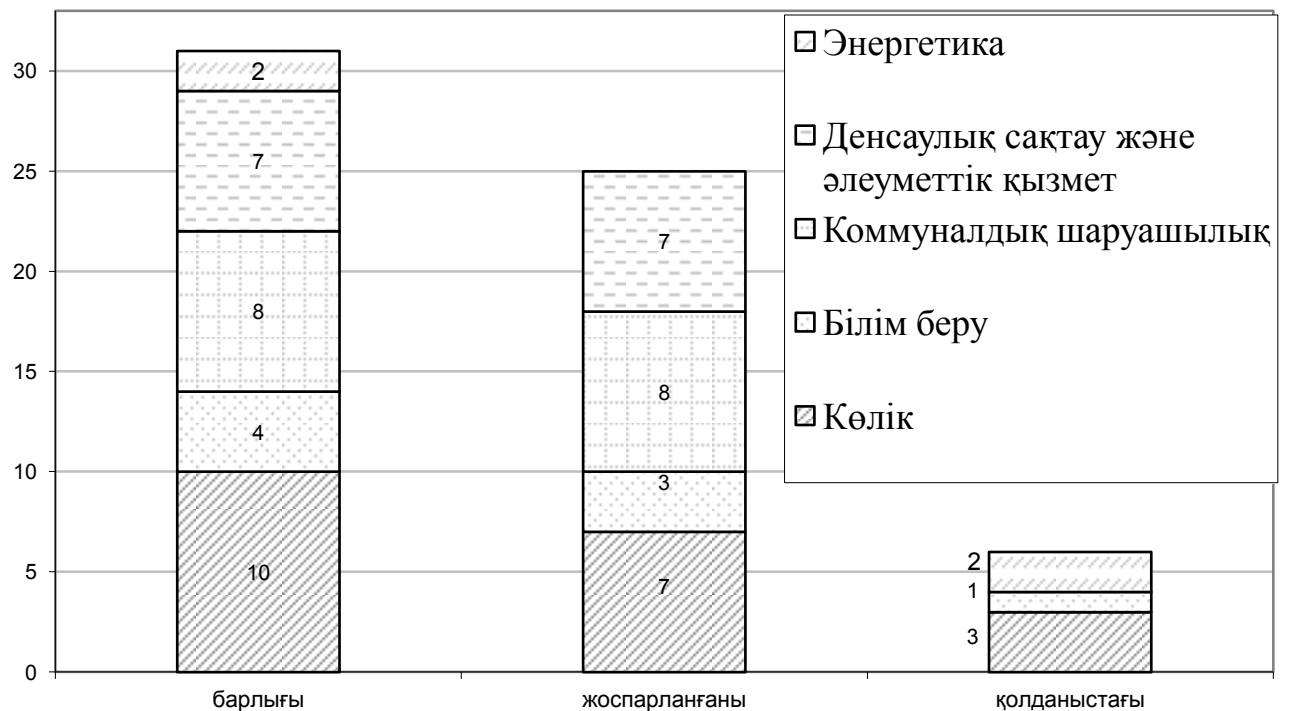


17-кесте – МЖӘ-тің базалық формаларының негізгі сипаттамасы

МЖӘ формасы	Іс-әрекет тетіктері	Артықшылығы	Кемшіндігі	Қолдану аясы
1	2	3	4	5
Басқару (сервистік шарт)	Мемлекеттік сектор кейбір инфрақұрылымдарды басқару бойынша қызметін береді немесе жеке меншік әріптестің халыққа қызмет көрсетуіне ұсынып, белгіленген негізде, не болмаса, қол жеткізген жұмыс нәтижесіне байланысты оның қызметіне төлем жасайды	МЖӘ өзге формалары негізсіз және тәуекелді болып табылатын салаларға шектеулі мөлшерде жеке меншік секторды тарту.	Тиімділік пен өнімділікті арттыру үшін шектеулі әлеует. Персоналдар мен жаңа басқарушы құрылым арасындағы конфликтілердің туындауы.	Сумен қамту және су қашыртқысы жүйелері, энергетика, рельсті көлік, автомобиль жолдары
Аренда, лизинг (аффермаж)	Мемлекеттік билік органы жеке меншік әріптеспен оның обектіні жұртқа қызмет көрсетуге ұсынуы үшін жобалау, қаржыландыру және құрылыс салу туралы келісімшартқа қол қояды. Осыдан кейін жеке меншік әріптес обектіні белгілі бір мерзімге жалға алып, уақыты аяқталған соң меншік құқығы мемлекетке өтеді.	Құрылыстың тиімділігінің артуы. Инновацияны енгізу мүмкіншілігі. Ақырғы тұтынушы үшін өзгеріссіз баға деңгейі қызмет көрсету сапасын арттырады.	Қызмет көрсету сапасы мен инфрақұрылымдық обектілерді пайдалануға бақылау жасау мүмкіндігінің азаюы. Тариф бойынша, егер ол нарық деңгейінен төмен түсіп кеткен жағдайдағы айырманы жеке меншік әріптеске төлеу қажеттілігі.	Су тазалау және су қашыртқысы жүйелері, қатаң тұрмыстық қалдықтарды қайта өңдеу. Көлік парктерінің құрылысы және басқа капитал активтерін құру
Концессия	Мемлекеттік сектор инфрақұрылымдық жұмыстарды жүзеге асыру міндеттемесін және халыққа кейбір қызмет түрлерін көрсетуді жеке меншік әріптеске табыстап, ол өз кезегінде тұтынушылардан лайықты төлем алу құқығына ие болады.	Іс-әрекет, қаржылық және инвестициялық тәуекелдікті жеке меншік әріптестің иығына арту. Жеке меншік әріптес қызмет сапасы мен обекті жағдайы үшін жауап береді.	Жеке орындаушының қызмет ұсыну мәселесінде пайдалану талаптарындағы жаңғырту міндеттеріне, әлеуетті артыруға, капиталдық активтерді алмастыруға өз кесірін тигізіп, назарын басқа жаққа аударуы. Концессионерге тарифтік өзін жаба алмаған жағдайда шығынын өтеп беру қажеттілігі	Көлік, энергетика

17 – кестенің жалғасы

1	2	3	4	5
<p>Объектіні «кілтімен» табыстау</p>	<p>Жеке меншік компания келісімшартта көрсетілген белгілі бір мерзім ішінде объектінің жобалануын, құрылысы мен салынып бітуін жүзеге асырады. Мемлекеттік сектор жобаның қаржыландырауын жүзеге асырып, оның тиімділігінің өлшемін анықтайды. Объектінің меншік құқығына мемлекеттік құрылым ие болады.</p>	<p>Құрылыс жұмысының сапасын артыруды және құрылыс тәуекелдігін кәсіби жеке орындаушының мойнына аудару. Объектінің орналасуы мен қызметтік сипатына қатысты бақылауды жүзеге асыру мен жағдайға араласу мүмкіндігі.</p>	<p>Объектінің жұмыс істеуіндегі мемлекеттік бақылаудың мүмкіндігінің азаюы. Жеке орындаушының қызмет көрсетуіне төлем төлеу ісінің күрделенуі. Инфрақұрылымдық объектінің өздік ерекшелігіне тән тәуелділіктің туындауы.</p>	<p>Мем жабдықтау және су тазалау жүйелері, білім беру мен денсаулық сақтау объектілері енетін инфрақұрылымдық маңыздағы объектілердің басымдығы</p>
<p>Жартылай (уақытша) жекешелендіру</p>	<p>Жеке меншік компания мемлекет меншігіндегі (немесе керісінше) объектінің акциялар пакетіне иелік етіп, объектіге меншік құқығының кейбір өкілеттілігін не алады (не береді). Уақытша жекелендіру жағдайында мемлекет меншігіндегі объекті жақсартылу немесе кеңейтілу үшін жеке меншік әріптеске белгілі бір мерзімге немесе белгілі бір қол жеткізілімдік мезетіне дейін беріледі.</p>	<p>Инфрақұрылымдық объектілердің құрылысы мен пайдалануға берілуі үшін жеке меншік сектордың капиталдық рестурстарына кіруге қол жеткізу. Бюджет шығынының азаюы. Мемлекеттің сапа мен стандарттарды бақылаудың белгілі бір өкілеттігін сақтап қалуы.</p>	<p>Бұрынғының тиімсіздігі мен банкротқа ұшыраған кезінде жана әріптесті іздестірудің күрделілігі. Жеке меншік секторға өткен мемлекеттік қызметкерлерді жұмыспен қамту проблемасы.</p>	<p>Жолдар, сумен жабдықтау жүйесі, су тазалау, су қашыртқы, көлік тұрағы алаңдары, әуежайлар, рекреациялық объектілер.</p>
<p>Ескерту - [85;86;87;82] деректері негізінде автормен жасалған</p>				



11-сурет - 2014 ж. жағдайы бойынша Қазақстан Республикасындағы МЖӘ жобалары портфелінің құрылымы (жалпы, қолданыстағы, жоспарланған жобалар)

Ескерту - [25] дереккөз негізінде автормен жасалған

Қазақстандағы МЖӘ-тің концессиялық формаларын жүзеге асыру МЖӘ жобалары нарығының даму жолындағы ұлттық экономиканың алдынан бірқатар жаңа мүмкіндіктердің ашылуына бағытталған алғашқы қадам деп санауға болады, атап айтсақ:

- 1) қоғамдық инфрақұрылымдар объектілеріне және тұтастай алғанда мемлекеттік секторға жеке инвестициялық ресурстарды тарту;
- 2) мемлекет пен жеке меншік сектор инвесторлары үшін ұзақ мерзімдік инвестициялық тәуекелдердің төмендеуі;
- 3) қоғамдық инфрақұрылымды басқарудың экономикалық тиімділігінің артуы;
- 4) экономиканың мемлекеттік секторын басқарудың инновациялық технологиялары мен әдістерін енгізу.

Бір атап көрсететіні, ұлттық заңнама МЖӘ-тің кең тараған «дәстүрлі» формаларына «таңдай» отырып жүгінеді. Атап айтсақ, концессиялық келісімдерге негізделген жобалар МЖӘ деп саналып, ал, сонымен бір мезгілде өнімдерді бөлісу туралы келісімге немесе бірлескен мемлекеттік-жеке меншік кәсіпорындармен (компания, холдингтер) байланысты болып келетін жоба МЖӘ-ке жатқызылмайды. Соңғы заңнамалық бастама, оның ішінде, «мемлекеттік-жеке меншік әріптестіктің жаңа формаларын ендіру және олардың қолданылу шеңберінің кеңеюі бойынша ҚР кейбір заңнамалық

актілеріне өзгерістер мен толықтырулар енгізу туралы» Қазақстан Республикасының Заңы ОМ (пайдалану, басқару), ВТЛ (салу, табыстау, лизинг), ОМ (басқару, қызмет көрсету), DBFO (жобалау, салу, қаржыландыру, пайдалану) сияқты мемлекет пен бизнестің ықпалдастық формаларын қарастырып, МЖӘ-тің мүмкін болатын формаларының жүзеге асырылуының аясын кеңейте түседі (18-кесте) [80; 78].

18-кесте – Қазақстан Республикасы заңнамасындағы қолданыстағы МЖӘ формалары және олардың іске асуының ықтимал бағыттары

МЖӘ формасы	Қолданылу аясы	Жүзеге асу деңгейі	Мысалы
Концессиондық келісім	Көлік, энергетика, әлеуметтік сала	6 жобада жүзеге асырылып жатқан, заңнамалық және әдістемелік базалардың жасалуы	«Шар-Өскемен» т/ж желісі, Қандыағаш қ. электростанция, Ақтау қ. әуежай, Қарағанды қ. бала бақашалар және басқалардың құрылысы мен пайдалануға берілуі.
Басқару мен ұстап тұру келісімшарты	Энергетика, қала инфрақұрылымы, әлеуметтік сала	Нормативтік база құрылып, ЖЭЦ, ЖЭС, ГЭС және басқаларды қалпына келтіру, құрылысын жүргізу және модернизациялау үшін 13 келісімшарт жоспарланып отыр.	-
Пайдалану мен ұстап тұру келісімшарты	Әлеуметтік сала (білім беру, денсаулық сақтау)	Нормативтік база құрылып, мектеп алды мекемелерін, мектеп, емхана және аурухана объектілерін модернизациялау мен ұстап тұру үшін бірнеше ондаған келісімшарт жоспарланып отыр.	-
Лизингтік келісімшарттар (аффермаж)	Қала инфрақұрылымы	Нормативтік база құрылып, сумен жабдықтау және су қашыртқысының объектілерін модернизациялау мен ұстап тұру үшін бірнеше ондаған келісімшарт жоспарланып отыр.	-
Ескерту - [25] дереккөз негізінде автормен жасалған			

Концессия негізіндегі МЖӘ жобаларын жүзеге асырудың кейбір тәжірибесінің бар болуына қарамастан, қазіргі қолданыстағы заңнама шын

мәнісінде ВТО-ға қарағанда күрделірек жобалардың іске асырылуына шектеу жасап, МЖӘ концессиялық модельдерінің барлық артықшылықтарын толық жүзеге мүмкіндік бере алмайды. Бірақ, кезең-кезеңімен орын алатын кеңейтулер, оның ішінде – әлеуметтік саладағы концессия және басқа да формаларды қолдану МЖӘ-тің институционалдық даму процесі ұйымдастырушылық схемалардың, құрылымдардың және қаржыландыру жүйелерінің бірте-бірте күрделене түсуі бағытында жүріп жатқанын көрсетеді. Бұл бізге МЖӘ ұлттық жүйесін кең көлемді контексте қарастыру керектігін көрсетеді.

Сонымен қатар, МЖӘ-тің даму деңгейін бағалаудағы эмпирикалық әдіс кең ауқымды халықаралық салыстырулар жасауға мүмкіндік береді. Өйткені, МЖӘ-тің даму жүйесінің көрсеткіштері стратегиялық инвесторлардың, демеушілердің және кредиторлардың назарын аудартатын басты факторлардың бірі болып табылады. Олар инфрақұрылымның ұлттық нарығындағы, әсіресе, Қазақстан экономикасы сияқты дамушы экономикалардағы жағдайды қалыптастырады. Біз өз зерттеуімізде Дүниежүзілік банктің әдістемесіне негізделіп, Economist Intelligence Unit зерттеушілер тобы жасап шыққан «Инфраскоп» (Infrascope) МЖӘ-тің рейтингілік әдістемелік бағалауын пайдаландық [46; 49].

«Инфраскоп»-тың жалпы индексі МЖӘ бойынша халықаралық жетекші сарапшылардың сауалнамалар негізінде статистикалық әдіспен өңдеген алты санатқа бөлінген 15 сапалық және 4 сандық көрсеткіштерінен қалыптасады:

- 1) нормативтік-құқықтық база (жалпы рейтингілік бағалаудан 25%);
- 2) институционалдық база (жалпы бағалаудан 20%);
- 3) жобаларды жүзеге асыру тәжірибесі (МЖӘ жүйесінің жетілгендігі) (жалпы бағалаудан 15%);
- 4) инвестициялық ахуал (жалпы бағалаудан 15%);
- 5) қаржыландыру мен мемлекеттік қолдау (жалпы бағалаудан 15%);
- 6) МЖӘ-ті аймақтық (жергілікті) реттеу (түзету коэффициенті 10%).

Жекелеген субиндекстер 0 диапазоннан (МЖӘ дамуына жағдай жоқ) 100-ге (МЖӘ дамуы үшін біршама қолайлы жағдай жасалған) дейінгі аралықтағы үлес салмағының есептелуі ескеріле отырып жиынтықталады [46; 49].

Біздің іріктеме Қазақстаннан бөлек, дамушы экономикасы бар Азия мен ТМД-ның ондаған елдерін құрайды: Беларусь, Вьетнам, Үндістан, ҚХР, Қырғызстан, Монголия, Пәкістан, Ресей Федерациясы және Түркия сияқты елдер. Олардың өз дамуындағы әлеуметтік-экономикалық дамуының мақсаттары мен міндеттері, сондай-ақ, ЖІӨ-нің жан басына шаққандағы көрсеткіштері және сонымен қатар, 90-шы–2010-шы жж. МЖӘ-тің белсене енуі өзара ұқсас келеді (19-, 20-кестелер).

Біз жүргізген талдау көрсеткендей, «Инфраскоп» әдістемесі тұтастай алғанда дамушы елдердің МЖӘ жүйесінің даму деңгейін салыстыра бағалауға қолайлы болғанымен, ағымдағы жағдайды, әсіресе, инвестициялық белсенділік пен МЖӘ-ті енгізу нәтижесін әрқашан объективтілікпен дәлді бере бермейді.

Зерттеу тобына енген елдерді үш топшаға бөлуге болады:

1) МЖӘ нарығы қалыптасқан елдер, яғни, формалды белгілері бойынша МЖӘ жүйесі дамуының үшінші кезеңіне жуықтаған – жобалық қаржыландыру нарығында жоғары деңгейдегі іскерлік белсенділікке ие, МЖӘ жобаларына айтарлықтай инвестициялар жасайтын, инвесторлар үшін қолайлы жағдай жасалған елдер: Үндістан, ҚХР, Ресей және Түркия;

2) МЖӘ нарығы қалыптасып жатқан елдер, яғни, МЖӘ жүйесі дамуының екінші кезеңінде тұрған – институционалдық және ұйымдастырушылық ортасын белсенді түрде жақсартушы, МЖӘ-тің қарышты және жеке жобаларын жүзеге асырушы, инвесторлар үшін МЖӘ жобаларына тартымдылық жағдайын ұсынушы елдер: Қазақстан, Пәкістан және Вьетнам;

3) МЖӘ нарығының дамуы үшін қажетті жағдай қалыптастыра қоймаған (дамудың бірінші кезеңі) және МЖӘ жобаларына инвестиция салу үшін біршама тиімсіз жағдай ұсынатын елдер: Қырғызстан, Монголия, Беларусь (19-, 21-кестелер).

МЖӘ-тің даму жағдайларының түбегейлі айырмашылықтары рейтингілік бағалау мен жобалық (жалпы іскерлік белсенділік, жобалар саны) және инвестициялық белсенділік (МЖӘ жобаларына салынған инвестициялар) көрсеткіштерін салыстырғанда айқын танылады (19-, 20-кестелер). Сонымен қатар, МЖӘ-тің даму деңгейі және инвестициялардың жалпы сомасы бойынша Үндістан көш бастағанымен, ҚХР-нан 30%-ға инвестициялық белсенділік жағынан қалып отыр. Дәл осы кезеңде, тұтастай алғанда жалпы нарықтық немесе инвестициялық белсенділік бойынша рейтингінің көшбасшысы болып табылмайтын Түркия мемлекеттік-жеке меншік әріптестік жобаларының жан басына шаққандағы инвестициялық көрсеткіші бойынша Ресейді – 27%-ға , Үндістанды – 4,6 есе, ал, ҚХР-н – 12,8 есе басып озып тұр (20-кесте).

Енді Қазақстан позициясына тоқталайық: МЖӘ жүйесінің рейтингісінде орта топқа жуықтайды, екінші топшадағы елдерден (Пәкістан, Вьетнам) жобалық белсенділік көрсеткіші бойынша - 2,25 есеге, инвестицияның жалпы көлемі көрсеткіштері бойынша (3,3 есеге – Пәкістаннан, тіптен 9%-ға Вьетнамнан) біршама артта қалса да, инвестициялық белсенділік жағынан Қазақстан көшбасшы үштіктің қатарына еніп, оларды біршама басып озып, Ресейге жуықтап (РФ деңгейінің 70%-ы), Үндістан (2,5 есе) және Қытайды(7 есе) озып кетті.

Рейтингте артта қалушы Беларусьтың позициясы ерекше көрінеді, өйткені, ол МЖӘ дамуы шеңберіндегі ең төменгі белсенділікті танытқанымен, қолайлы жағдай жасалу бойынша Үндістанды – 2,25 есеге, ҚХР – 6,3 есеге (19-20-кестелер) басып озып отыр. Аталған феномен біздің пікірімізше, «шағын елдердің экономикасының» әлеуметтік-экономикалық және инфрақұрылымдық даму ерекшеліктерімен байланысты болып келеді. Тиісінше, базалық макроэкономикалық және әлеуметтік-демографиялық көрсеткіштері жуықтау «шағын экономикалы» Қырғызстан мен Монголияда аталған сипат байқалмайды, сондықтан бұл құбылыс өзін одан ары қарастыруды қажет етеді (19-20-кестелер).

19-кесте – Әлемнің кейбір елдеріндегі МЖӘ-тің даму параметрлері (2012 ж. жағдайы бойынша рейтингтік бағалау, 1990-2012 жж. жобалар саны, инвестиция көлемі )

МЖӘ-тің дамуының жалпы бағалануы		1990-2012 жж. МЖӘ жобаларының саны			1990-2012 жж. МЖӘ жобаларының инвестициясы			
елдер	Рейтинг	елдер	Барлығы	орташа жылдық	елдер	\$ млн.	елдер	\$ на д/н
Үндістан	64,8	ҚХР	1064	48,4	Үндістан	306280	Түркия	1116,86
Ресей	51,0	Үндістан	724	32,9	Ресей	127101	Ресей	882,65
Түркия	50,0	Ресей	337	15,3	ҚХР	119330	<b>Қазақстан</b>	<b>612,18</b>
ҚХР	49,8	Түркия	137	6,2	Түркия	85998	Беларусь	550,00
Пәкістан	38,8	Пәкістан	81	3,7	Пәкістан	33061	Үндістан	244,05
<b>Қазақстан</b>	<b>34,3</b>	Вьетнам	81	3,7	Вьетнам	11322	Пәкістан	176,80
Вьетнам	26,3	<b>Қазақстан</b>	<b>36</b>	<b>1,6</b>	<b>Қазақстан</b>	<b>10407</b>	Вьетнам	121,74
Қырғызстан	25,6	Қырғызстан	8	0,4	Беларусь	5500	ҚХР	87,36
Монголия	23,3	Беларусь	7	0,3	Қырғызстан	360	Қырғызстан	60,00
Беларусь	10,3	Монголия	5	0,2	Монголия	164	Монголия	54,67

Ескерту - [46; 49; 51] дереккөздер негізінде автормен жасалған

20-кесте - 2012 ж. жағдай бойынша әлемнің кейбір елдеріндегі МЖӘ-ң дамуының рейтингтік бағалануы (субиндекстер)

Жалпы бағалау		Нормативтік-құқықтық база		Институционалдық база		МЖӘ жүзеге асыру тәжірибесі		Инвестициялық климат		Қаржыландыру мен мемқолдау		Жергілікті реттеу	
Үндістан	64,8	Үндістан	59,4	Түркия	68,8	ҚХР	78,1	Түркия	75,9	Үндістан	72,2	ҚХР	75,0
Ресей	51,0	Қырғызстан	53,1	Үндістан	66,7	Үндістан	70,0	Ресей	58,2	ҚХР	66,7	Ресей	75,0
Түркия	50,0	Ресей	46,9	<b>Қазақстан</b>	<b>41,7</b>	Түркия	68,8	Үндістан	52,3	Түркия	58,3	Үндістан	75,0
ҚХР	49,8	Пәкістан	34,4	Орташа мән	33,6	Ресей	50,7	ҚХР	51,6	Ресей	58,3	Пәкістан	50,0
Пәкістан	38,8	Орташа мән	34,3	Ресей	33,3	Пәкістан	41,8	Монголия	46,9	<b>Қазақстан</b>	<b>55,6</b>	Орташа мән	37,5
Орташа мән	37,4	Түркия	33,3	Пәкістан	33,3	Орташа мән	36,9	Вьетнам	46,4	Орташа мән	41,4	<b>Қазақстан</b>	<b>25,0</b>
<b>Қазақстан</b>	<b>34,3</b>	ҚХР	31,3	ҚХР	25,0	Вьетнам	25,5	Орташа мән	46,0	Пәкістан	38,9	Монголия	25,0
Вьетнам	26,3	<b>Қазақстан</b>	<b>25,0</b>	Монголия	25,0	<b>Қазақстан</b>	<b>15,7</b>	<b>Қазақстан</b>	<b>43,3</b>	Вьетнам	33,3	Вьетнам	25,0
Қырғызстан	25,6	Монголия	25,0	Қырғызстан	16,7	Беларусь	12,5	Пәкістан	43,0	Монголия	13,9	Қырғызстан	25,0
Монголия	23,3	Вьетнам	18,8	Вьетнам	16,7	Қырғызстан	3,1	Қырғызстан	31,5	Қырғызстан	8,3	Түркия	0,0
Беларусь	10,3	Беларусь	15,6	Беларусь	8,3	Монголия	3,1	Беларусь	10,8	Беларусь	8,3	Беларусь	0,0
Ескерту - [46; 49; 51] дереккөздері негізінде автормен жасалған													



21-кесте – МЖӘ-тің даму деңгейі бойынша Қазақстанның рейтингілік позициясына сараптама

Көрсеткіштер	Үздік мән	Орта мән	Қазақстан	Лидерлерден қалу, %	Орта деңгейден қалып қалу (алға шығу) %
Жалпы бағалау	64,8	37,4	34,3	-88,9	-9,0
Нормативтік-құқықтық база	59,4	34,3	25,0	-137,6	-37,2
Институционалды база	68,8	33,6	41,7	-65,0	24,1
МЖӘ жобаларын жүзеге асыру тәжірибесі	78,1	36,9	15,7	-397,5	-135,0
Инвестициялық климат	75,9	46,0	43,3	-75,3	-6,2
Қаржыдандыру мен мемлекеттік қолдау	72,2	41,4	55,6	-29,9	34,3
Жергілікті реттеу	75,0	37,5	25,0	-200,0	-50,0
Ескерту - [46; 49; 51] дереккөздері негізінде автормен жасалған					

22-кесте - МЖӘ дамуының субиндекстері бойынша Қазақстанның рейтингілік бағалануының құрылымы

Көрсеткіштер	Үлес салмақ, %	Көрсеткіштер мәні, %
1	2	3
Жалпы бағалау	-	34,3
1. Нормативтік-құқықтық база	25,0	25,0
1.1 МЖӘ-ті реттеудің тұрақтылығы мен сапасы	37,5	25,0
1.2 МЖӘ жобалары бойынша таңдау тиімділігі мен шешім қабылдау	25,0	25,0
1.3 Тендерлік ұсыныстың ашықтығы, келісімшарттардағы өзгерістер	12,5	25,0
1.4 Конфликттілерді реттеу тетіктері	25,0	25,0
2. Институционалдык база	20,0	41,7
2.1 Институционалдык жүйесінің сапасы	66,7	50,0
2. Ұзақ мерзімдік келісімшартты бұзу, экспроприация тәуекелділігі	33,3	25,0
3. Жобалардың жүзеге асырылу тәжірибесі	15,0	15,7
3.1 МЖӘ-ті жобалау мен бақылаудың мемлекеттік жүйесі	25,0	25,0
3.2 МЖӘ жобаларын таңдаудың әдістері мен өлшемдері	12,5	25,0
3.3 Тәуекелді басқару жүйесі	12,5	0,0
3.4 Электрэнергетикасы, көлік және сумен жабдықтаудың концессияларын жүзеге асырудағы амалыттық тәжірибе	25,0	0,3
3.5 Электрэнергетикасы, көлік және сумен жабдықтаудағы концессия саны	25,0	25,0
4. Инвестициялық климат	15,0	43,3
4.1 Саяси тәуекел	25,0	23,0
4.2 Бизнес-орта	25,0	50,4

22 – кестенің жалғасы

1	2	3
4.3 Саяси ерік	50,0	50,0
5. Қаржыландыру және мемлекеттік қолдау	15,0	55,6
5.1 Мемлекеттік (бюджеттік) төлемдер тәуекелділігі	22,2	50,0
5.2 Инфрақұрылымдық жобалар нарығындағы жеке меншік капитал	44,4	50,0
5.3 Нарықтық (ұлттық өсім) қарыз	22,2	75,0
5.4 Аз қамтылған тұтынушыларға қызмет көрсетудің мемлекеттік қолдауы мен қорғауы	11,1	50,0
6. МЖӘ-ті аймақтық реттеу	10,0	25,0
6.1 Аймақтық (жергілікті) реттеудің сапалық факторы	100	25,0
[46; 49; 51] мәліметтер негізінде автор түзген		

Субиндекстер бойынша Қазақстанның рейтингілік позициясының салыстырмалы талдауы көрсеткендей, жалпы даму деңгейінің және барша категориялар бойынша біздің еліміз жетекші елдерден жалпы нормативтік-құқықтық реттеу (1,4 есе), жергілікті реттеу (2 есе), жобаларды жүзеге асыру (тіптен 4 есе) жекелеген позициялар бойынша біршама артта қалып қойған (21-кесте).

Алайда, Қазақстандағы МЖӘ-тің даму жүйесінің бағалануы зерттелетін топ бойынша орташа деңгейге жуықтайды (орташа көрсеткіш 37,4 болса, Қазақстан - 34,3). Тіпті, «институционалдық база» және «қаржыландыру мен мемлекеттік қолдау» субиндекстері бойынша Қазақстан өз тобы бойынша орташа көрсеткішті тиісінше 24% және 34%-ға озып тұр, ал «инвестициялық климат» субиндексінде – шамалы ғана артта қалып (6%) отыр. Сонымен бірге, келесі субиндекстер бойынша көрсеткіштер орташа деңгейге де жетпейді: «МЖӘ жобаларын жүзеге асыру тәжірибесі» (артта қалу 1,4 есе), «жергілікті реттеу» (артта қалу 50%-ға) және «жалпы нормативтік-құқықтық реттеу» (артта қалу 37%-ға) (21-кесте).

Субиндекстер бойынша Қазақстанның рейтингілік бағалануының талдауы басты алты индекстер негізінде МЖӘ қарым-қатынастар жүйесінің әлсіз тұстарын анықтауға мүмкіндік береді. Әлсіз тұстарға мыналарды жатқызуға болады (22-кесте):

- 1) МЖӘ жобаларының тәуекелдерін басқарудың іс жүзіндегі жүйесінің болмауы;
- 2) МЖӘ-ті жоспарлау мен бақылаудың мемлекеттік жүйесінің әлсіздігі;
- 3) МЖӘ жобаларын іріктеу жүйесінің күрделілігі мен жабықтығы;
- 4) МЖӘ-тің концессиялық салалық жобаларын жүзеге асырудағы тәжірибенің жеткіліксіздігі;
- 5) мемлекеттік қолдау және қоғамдық қызметті тұтынушы аз қамтылған топтарды қорғау мәселелерінің жеткіліксіз реттелуі.

### **2.3 Қазақстан Республикасындағы мемлекеттік-жеке меншік әріптестіктің даму бағыттары және мәселелері**

Біздің зерттеуіміздің келесі бөлігінің мақсаты - әлеуметтік-экономикалық деңгейі әрқилы елдердегі МЖӘ жобаларының тәжірибе жүзінде іске асырылуының негізгі эмпирикалық талдауы негізінде Қазақстандағы МЖӘ-тің қарым-қатынас жүйесінің даму тенденциясын айқындау, сондай-ақ, Қазақстан Республикасындағы МЖӘ-тің даму жолындағы ең өзекті мәселелерді және кедергілерді жүйелеу.

МЖӘ өзінің экономикалық болмысы жағынан инфрақұрылым объектілерін жобалау, қаржыландыру, салу және пайдалану мақсатындағы мемлекет пен нарықтың өзара әрекеттестігінің дәстүрлі механизмдерінің эволюциясының нәтижесі болып табылады. МЖӘ формаларының көптігіне (МЖӘ-тің ондаған типтері мен жүздеген түрлері бар) байланысты оларды бірізетте жүзеге асыру, мемлекеттік басқару тәжірибесі тұрғысынан мақсатсыз әрі мүлдем тиімсіз. Сондықтан, ұлттық экономикадағы МЖӘ дамуының басымдықтары туралы мәселе туындап отырады.

МЖӘ әлеуметтік-экономикалық даму тенденциялары мен басымдықтары арасындағы байланысты зерделеу бойынша жүргізілген эмпирикалық зерттеу 1990-шы–2010-шы жылдар аралығында әлемнің түрлі елдерінде жүзеге асырылған 6 мыңнан астам инфрақұрылымдық жобалардың 925 статистикалық іріктемесін талдауды қарастырды. Біздің талдау көрсеткендей, МЖӘ механизмдері дамыған және дамушы елдердің экономикасының шеңберінде жалпы (экономикалық) және әлеуметтік инфрақұрылымды жетілдірілуі үшін, сондай-ақ, басқа да саларда белсенді және табысты қолданылды [88; 51].

Ең алдымен, МЖӘ жобаларын іске асырудағы үш жетекші бағытты бөліп көрсетуге болады:

1) жалпыэкономикалық сипаттағы (көлік, энергетика, байланыс, қала шаруашылығы және т.б.) қызметті ұсынуды қамтамасыз ететін жалпы инфрақұрылым;

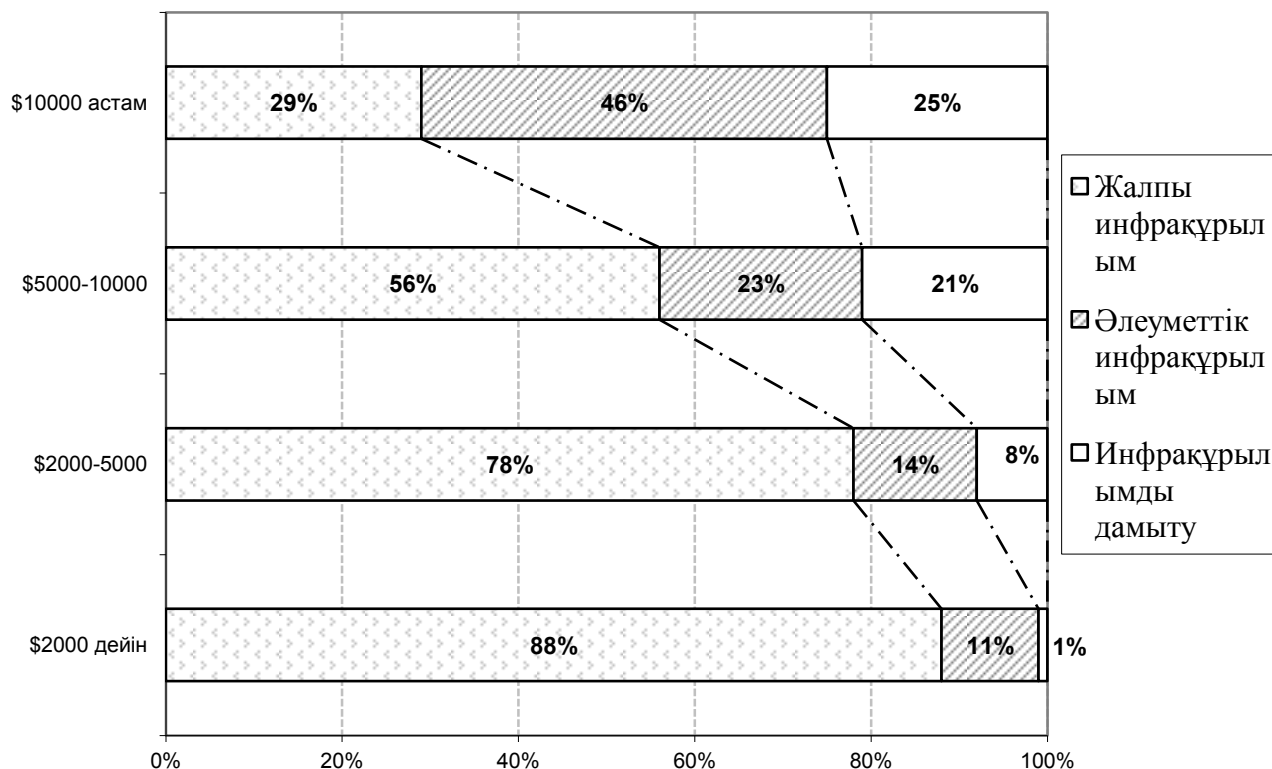
2) білім беру, денсаулық сақтау, ғылым және басқа да әлеуметтік қызметті ұсынуды қамтамасыз ететін қоғамдық инфрақұрылым;

3) қоғамдық инфрақұрылымды дамыту (тиімділігін артыру), яғни, қолданыстағы инфрақұрылымды жобалау, реконструкциялау, модернизациялау, жөндеу, қызмет көрсету (23-кесте).

БҰҰ жіктеуі негізінде әлем елдері бойынша МЖӘ жобаларының салыстырмалы талдауы көрсеткендей, әлеуметтік-экономикалық даму деңгейіне байланысты МЖӘ-тің басым бағыттары бір-бірінен өзгешеленеді. Мысалға, «Үлкен жетілік» (АҚШ, Ұлыбритания, ГФР, Италия, Канада, Франция, Жапония, іріктеме 615 жоба бойынша жасалды) елдерінде МЖӘ жобаларының басым бөлігі әлеуметтік инфрақұрылымдарға қатысты болып келіп: бірінші орында – денсаулық сақтау (30%), екінші – білім беру (22%), және тек үшінші орында – автожолдар (15%) тұрады. [88]

Оның үстіне, «Үлкен жетіліктің» әр елі бойынша ұлттық басым бағыттарды да бөліп көрсетуге болады: АҚШ-та автожол жобалары (88%) көш

бастаса, Ұлыбританияда – денсаулық сақтау мен білім беру (67%), ГФР – білім беру (43%), ал, Италия, Канада мен Францияда – денсаулық сақтау (33%, 32% және 39% сәйкесінше) үстем басымдыққа ие [88; 51]. Осылайша, еңбек өнімділігінің, жан басына шаққандағы ЖІӨ-нің, әлеуметтік кепілдіктің жоғары деңгейімен сипатталатын экономикаларда, МЖӘ, ең алдымен, әлеуметтік, одан кейін экономикалық салалардағы мемлекеттік саясаттың негізгі құралдарының бірі болып табылады.



12-сурет - Әлеуметтік-экономикалық даму деңгейі мен МЖӘ дамуының басымдықтары, жан басына шаққандағы ЖІӨ, АҚШ доллары  
Ескерту - [88; 51] дереккөздер негізінде автормен жасалған

МЖӘ-ті белсенді дамытудағы БҰҰ жіктеуі бойынша дамыған елдердің екінші топшасына Австралия, Ирландия, Испания, Португалия, Греция, БАӘ, Голландия (іріктемеге мемлекеттік-жеке меншік әріптестіктің 217 жобасы енді) жатады. Осы топ бойынша басым бағыт жалпы экономикалық инфрақұрылымдардың дамуымен – көлік, энергетика және коммуналдық (барлық жоба санының 65%-ы) байланысты болса, әлеуметтік қызметпен байланыстылары тек қана 23%-ды қамтып, 2,8 есе артта қалып отырғанын көрсетіп берді [51].

Егер МЖӘ шеңберіндегі талдаудың қорытындысын дамыған жетекші елдердің екі тобы бойынша салыстыратын болсақ, онда, әріптестіктің дамуында үш басым бағыттың барлығын көрсетеді: 1) денсаулық сақтау мен әлеуметтік қызметтер; 2) білім беру; 3) көлік. Осылай дегенімізбен, ұлттық

ерекшеліктерге байланысты МЖӘ тенденциялары мен көлемі өзгеріске ұшырауы да ықтимал.

Өтпелі экономикадағы (Орталық және Шығыс Еуропа елдері: Венгрия, Хорватия, Польша, Румыния, Латвия, Украина бойынша алынған 36 жобаның іріктемесі) елдердің МЖӘ жобаларының талдауы көрсеткендей, әлеуметтік саладағы жобалардың саны жалпы санның 8%-ын ғана құрайды немесе кейбір елдерде бұндай жобалар мүлде кездеспейді. Ал, экономикалық инфрақұрылыммен байланысты жобалар – 81%-ды құрайды.

Тұтастай алғанда, осындай құбылыс дамушы елдердің екінші тобынан да (Үндістан, Бразилия, Чили, Мексика, Сауд Аравиясы, БАӘ мен Тайван, іріктеме МЖӘ-тің 22 жобасы бойынша алынды) байқалады да, жетекші орынды: жалпы инфрақұрылым, автожол, әуежай, коммуналды инфрақұрылым объектілері (72%) алады. Әлемнің жан басына шаққандағы ЖІӨ-нің көрсеткіші төмен елдеріндегі (Африка елдері, Оңтүстік және Оңтүстік-Шығыс Азия, Океаниядағы МЖӘ-тің 35 жобасының таңдамасы алынды) жобаларды талдағанда біз байқаған тенденция - МЖӘ жобаларының жалпы санында экономикалық инфрақұрылым жобалары 95%-ды, ал әлеуметтік инфрақұрылым жобалары – 5 % пайызға жуық көлемін құрайды [88; 51].

Жүргізілген талдау елдің әлеуметтік-экономикалық даму деңгейі мен МЖӘ дамуының басымдықтары арасында байланыстың барлығын көрсетіп береді (12-сурет). Жан басына шаққандағы ЖІӨ көрсеткішімен танылатын өмір деңгейі өскен сайын қоғамдық дамудың басымдықтары экономикалық инфрақұрылымдарды жасаудан оны модернизациялау мен дамытуға ауысады да, уақыт өте келе әлеуметтік қызметтің қол жетімдігі мен сапасына қарай бағыт ұстанады. Әлбетте, дамыған елдердегі қол жеткізіліп отырған өмір сапасының жоғарғы стандарттары МЖӘ-тің тиімділігін тек экономикалық қана емес, әлеуметтік саясаттың да құралы ретінде қолданудың көмегімен қамтамасыз етіліп отыр.

Біз пайдаланған тәсілді Қазақстан жағдайында қолдану көрсеткендей, ұлттық экономиканың, оның ішінде, МЖӘ қатынастары жүйесінің дамуымен байланысты күрделі жағдай байқалады. Қазақстан Республикасы жан басына шаққандағы (\$11773) ЖІӨ көрсеткіші бойынша дамушы елдер арасына еніп, ТМД мемлекеттері арасында (\$14247 болатын Ресей Федерациясынан кейін) екінші орында тұрып, әлемде – алпысыншы орынға табан тіреп, аталған көрсеткіш бойынша Беларусьтан (\$6739) 1,75 есе, ал, Украинадан (\$3877) – үш есе және Қырғызстандық көрсеткіштен (\$1158) он есе асып түседі [51]. Сонымен бір мезгілде инфрақұрылымдардың сапасы мен қызмет көрсету көрсеткіштері бойынша Ресейге қарағанда 2,5 есе төмен, ал, Беларусь немесе Украинаға қарағанда төрт-бес есе төмен болып келіп, посткеңестік Орталық Азия мемлекеттерінен еш айырмашылығы болмай қалып отыр [25].

Қазақстандық мемлекеттік-жеке меншік әріптестік орталығының ақпараты бойынша 2014 ж. жағдай бойынша Қазақстан Республикасында 31 МЖӘ жобасы әртүрлі кезеңде іске асырылуда (қаржылық жабудан бастап, жобалық құжаттарын жасап шығуға дейінгі аралықтағы), ал оның ішінде, оны – көлік,

сегізі – коммуналдық инфрақұрылым, екеуі – энергетика, төртеуі – білім беру, жетеуі – денсаулық сақтау саласына қатысты (23-кесте).

Қалыптасқан жағдайды тұтастай алып қарастырған шақта, Қазақстандағы МЖӘ дамуының үш басты *тенденциясы немесе бағыты* айқын танылады.

Біріншіден, «таза» концессиялық модельден аралас модельге өту орын алады. Бұған дәлел, МЖӘ-тің басым бағыттағы жобаларының арасындағы арасалмақ 83% - экономикалық инфрақұрылым, 17% - әлеуметтік инфрақұрылымды құрауынан өзгеруі, әрі осыған сәйкес (23-кесте) МЖӘ-тің басым формасы – 100%-дық концессиялық келісімшарттарының бірте-бірте МЖӘ келісімдерінің жалпы көлеміндегі үлес салмағын азайтып келе жатқандығы.

Бір атап көрсетіні, аталған процесс әлі өз аяқталу кезеңіне жете қойған жоқ: нормативтік (заңнамалық) деңгейде МЖӘ-ң жаңа түрлері ендігі жерде институалданғанымен, ұйымдастырушылық және экономикалық деңгейде әлі қолға алына қойған жоқ. Өйткені, бұған қажетті басқарушы және қаржылық механизмдер әлі қалыптаспай отыр.

23-кесте - 2014 ж. жағдай бойынша Қазақстандағы МЖӘ жобаларының іске асырылуы

Сала, бағыт	Қолданыстағы		Жоспарланған		Барлығы	
	Бірлік саны	%	Бірлік саны	%	Бірлік саны	%
Көлік	3	50	7	28	10	32
Энергетика	2	33	0	-	2	6
Коммуналдық инфрақұрылым	0	-	8	32	8	26
<i>Экономикалық инфрақұрылым, барлығы:</i>	5	83	15	60	20	65
Білім беру	1	28	3	12	4	13
Денсаулық сақтау мен әлеуметтік қызмет	0	-	7	28	7	22
<i>Әлеуметтік инфрақұрылым, барлығы</i>	1	17	10	40	11	35
Жиыны:	6	100	25	100	31	100
Ескерту - [25] дереккөз негізінде автормен жасалған						

Екіншіден, МЖӘ-ң «жетілдірілген» қазақстандық моделінің өзі тепе-теңсіздікте қалып отыр. Бұл экономикалық инфрақұрылымдағы жобалардың (жобалардың жалпы санының 65%-ы) әлеуметтікке (жалпы санның 35%-ы) (23-кесте) қарағанда көп болуынан көрініс табады. Бұл басымдықтар, 90%-дан астам инвестициясы экономикалық инфрақұрылым саласына шоғырлануын есепке алғанда, Қазақстанды инфрақұрылымы кедей елдердің топшасына жатқызуға негіз болады.

Осы айтылған әлеуметтік-экономикалық дамуды инфрақұрылымдық қамтамасыз етудің мақсаттары мен деңгейі арасындағы қарама-қайшылықтар

2006 жылы концессиялар туралы заң қабылданған, және 2008 жылы Қазақстандық МЖӘ орталығы құрылған шақтардан бастап Қазақстандағы МЖӘ-тің құрылуы мен дамуы процестерінің белсене түсуіне түрткі болды [78; 79].

Үшіншіден, ұлттық экономикада МЖӘ-ті қаржыландырудың тұрақты жүйесі орныққан жоқ. Бірақ та, соған қарамай, 2015 жылға дейін Қазақстан Республикасындағы мемлекеттік-жеке меншік әріптестікті дамыту Бағдарламасында көлік, сумен жабдықтау, тұрғын-үй құрылысы және коммуналдық шаруашылық, тұрмыстық қалдықтарды жою, білім беру, ғылым мен денсаулық сақтау салаларындағы жобаларды жүзеге асыру үшін \$6 млрд. (900 млрд.теңге дейін) жоспарланған, оның 80%-дан астамының қаржыландыру көздері анықталмағандықтан (16-кесте) оның Бағдарламада көрсетілген мерзімге дейін жүзеге асырылуы күмән тудырады [26].

Осылайша, Қазақстандағы қолданыстағы МЖӘ моделі концессиялық келісімшарттардың бір ғана типі - автожолдар немесе энергетика жүйесі сияқты экономикалық маңыздағы инфрақұрылымдарды модернизациялауға бағдар ұстанған ВТО (Build-Operate-Transfer – құрылыс-пайдалануға беру-қолға өткізу) концессиялық келісімшарт типіне негізделеді. Экономикалық дамудың жоғарғы деңгейін, демографиялық өсуді, әлеуметтік стандарттардың жетілдірілуін ескере отырып, ұлттық модельді экономикалық жағынан дамыған елдерде өзін жақсы жағынан танытқан «аралас» модельдерге неғұрлым жақындатуды мақсат тұтқан мемлекеттік билік пен жергілікті өзін-өзі басқарудың МЖӘ-тің жаңа формаларын енгізу үшін жасап жатқан белсенді қимылын оңды деп санауға болады.

Қазақстандағы МЖӘ-тің дамуына кедергі келтіретін факторларды жүйелеген кезде аталған процесті ұйымдастыру және қаржыландырумен байланысты төмендегідей «жанды жерлерді» атап көрсетуге болады.

Біріншіден, жеке меншік әріптестіктің инвестициялық тәуекелдерінің реттелмеу проблемасымен байланысты төмендегідей аспектілер өзіне назар аудартады. Бұл арада сөз негізінен тәуекелдің басты үш типі төңірегінде өрбиді:

- 1) құрылыстың салыну мерзімін немесе бекітілген нормативін сақтамау (салу тәуекелі);
- 2) толық емес (немесе мерзімінсіз) төлем немесе жобаны жүзеге асыруға қаржының жетіспеуі (қаржылық тәуекел);
- 3) қоғамдық қызмет көрсетулерге сұраныстың жеткіліксіздігі немесе ауытқуы (нарықтық тәуекел).

Тәжірибе көрсеткендей, МЖӘ-тің қолданыстағы жобаларында осы тәуекелдер үшін қолданбалы сипатқа ие болатын бөлісу мен хеджирлеу механизмдері кездеспейді. Егер де алғашқы екі тәуекел типтері бойынша жеке меншік әріптестердің ықтимал шығындары үшін ішінара төлем төлеуге мемлекеттік кепілдік қарастырылса, мемлекеттік бюджеттік төлемақыларға, баға құрушы және тарифтік саясатқа негізделген нарықтық тәуекелдер бойынша кешенді механизмдер қалыптаспаған.

Екіншіден, қазақстандық заңнамада жаңадан құрылған немесе модернизацияланған активтердің есебінен инфрақұрылымдық қарыздарды несиелемен қамтамасыз ету қарастырылмаған. Өйткені, МЖӘ контрактілерінің объектілері (тек мемлекет кепілдік беруші болатын жағдайды айтпағанда) не кепілдік, не болмаса несие кепілдігі бола алмайды.

Тіпті кей жағдайда, егер кепілдік берілген шақта, дефолт орын алатын болса, онда несиелік міндеттеме бойынша (мысалға, инфрақұрылымдық облигациялар) жеке инвестор сот арқылы борышкерлікті өндіріп алуға қол жеткізіп, содан кейін ғана мемлекеттік кепілдеменің орындалуын талап ете алады.

Үшіншіден, ақпарат алу, басқару органдарындағы өкілеттілік, бақылау және аудит сияқты мәселелер бойынша МЖӘ-ті басқару процесіне инвесторлардың (кредиторлардың) қатысу механизмдері қарастырылмаған. Бұл механизмдер инфрақұрылымдық жобаларды қаржыландыру мен басқару жүйелерінің арасындағы кері байланысты қамтамасыз ететін құрамдас бөлік болып табылады.

Төртіншіден, Қазақстандағы МЖӘ жобаларын қаржылық қамтамасыз ету механизмдерінің әлсіздігі қаржы тарту құны проблемасына алып келеді. Қолданыстағы инвестиция тарту схемалары «маржа плюс инфляция» шартымен инфрақұрылымдық облигацияларды шығаруды қарастырады. 2008-2010 жж. қаржы-экономикалық дағдарысы кезінде пайыздық ставкалардың шұғыл өсуі инфрақұрылымдарды қаржыландыру проблемасының шиелене түсуіне әкеп соқтырды.

Осылайша, Қазақстандағы МЖӘ-тің стратегиялық дамуының жүзеге асуының проблемалық мәселелері макродеңгейде тұрақты ұзақ мерзімдік қаржыландырудың икемді модельдерін құру, МЖӘ потенциалының қолданылу және өрістеу аясын кеңейту, инфрақұрылымдық жобалар үшін әдістемелік және ақпараттық базаларды бекемдеу, сонымен қатар, бөлісу механизмдерін және тәуекелдерді басқаруды жетілдіру сияқты аспектілердің интеграциялануы қажет екендігін көрсетеді.

МЖӘ-ті дамыту стратегиясы аясында келесідей мәселелерге аса назар аудару қажет:

1) ұлттық деңгейде –іс-шаралардың қысқа, орта, ұзақ мерзімдік кезеңдерде іске асырылу кезеңдері бекітілген жоспары бар МЖӘ дамыту Стратегиясы сияқты бірыңғай бағдарламалық құжаттың болмауы;

2) МЖӘ мемлекеттік саясатының жасалуы мен іске асырылуына, сондай-ақ қоғамдық инфрақұрылымдардың даму процесіндегі басқа қатысушылардың: халықаралық ұйымдар, министрліктер, ведомстволар, әкімшіліктер, жеке бизнес және қоғамдық ұйымдар өкілдерінің мүдделерін үйлестіруге жауап беретін біртұтас органның болмауы;

3) МЖӘ дамуының проблемалары, мақсаттары, міндеттері мен перспективалары жайлы, негізгі заңнамалық және қаржылық бастамалар туралы, МЖӘ нарығының субъектілерінің байланысы жөнінде, қоғамдық инфрақұрылымның әлеуетті объектілерінің тізбесі туралы, тарифтер жайында,



МЖӘ жобасының жүзеге асырылуы барсындағы есеп беру, әдістемелік құралдар және т.б. туралы ақпараттар ұсынылатын біртұтас желілік порталдың болмауы.

Осы мәселелер неғұрлым уақытында, нақты және сапалы шешілген кезде МЖӘ дамуының ұллық стратегиясын іске асыру соғұрлым табысты түрде іске асады. Сонымен қоса, ұйымдастырушылық сипаттағы үш өте маңызды проблеманы бөліп айтуға болады:

1) инфрақұрылым объектілерін құруға, реконструкциялауға, пайдалануға, қызмет көрсетуге бағытталған әртүрлі ұйымдастырушылық-құқықтық (келісімшарттық) қатынастарды МЖӘ-тің біртұтас құқықтық режиміне заңдастыратын және біріктіретін нормативтік базаларды өзгерту қажеттілігі;

2) қол жетімділік үшін ақы және/немесе табыстың ең төменгі мөлшері кепілдігі МЖӘ жобасындағы жеке меншік және мемлекеттік әріптестердің мүддесінің тепе-теңдігін қамтамасыз етудің механизмінің негізі болып табылады. Ал, институционалдық инвесторларды тартудың қажетті шарты болып табылатын түрлі деңгейдегі МЖӘ жобаларын қолдаудың арнайы бюджеттік (мемлекеттік, аймақтық) бағдарламалары жасалмаған. Бұл бағдарламалар МЖӘ-ң келісілген, болжанған және ашық қаржылық платформасын ұйымдастыруға септігін тигізеді;

3) МЖӘ жобаларының қаржылық (банкілік) қолайлылығын қамтамасыз етудің жеткіліксіздігі. Өйткені, қазақстандық банкілер, инвестициялық және зейнеткерлік қорлары өздерінің, әрі қаржыландыру көздерінің шектеулілігіне, құрылымдық тепе-теңсіздігіне, заңнамалық шектеулерге байланысты қаржыландыруды (инвестициялауды, несиелеуді, кепілдік беруді) немесе ұзақ мерзімдік негізде жобаларды кең ауқымды қайта қаржыландыруды толыққанды қамтамасыз ете алмайды.

Сонымен бірге, отандық жобаларға ірі халықаралық банкілер мен қаржы-несие институттарының қатысуының қажетті шарты жобалардың қаржылық (банкілік) қолайлылығы болып табылады. Бұл жерде қаржылық қолайлылық шетел валютасымен капитал салымын тартқан жағдайдағы ақша ағынын болжауға және валюталық тәуекелдерді хеджирлеудің механизмдеріне сүйенеді.

Жоғарыдағы айтылған проблемалармен байланысты, онда жан-жақты ұйымдастыру, ақпараттық және қоғамдық қолдаумен ұштасқан заңнамалық және ұйымдастырушылық бастамаларды жүзеге асыруға деген мемлекеттің күш салуы, оның ішінде, өкілетті мемлекеттік органдар, жергілікті өзін-өзі басқару органдарының, бизнес-қауымдастық, қоғамның мүддесін ұстанушы қоғамдық ұйымдар өкілдері арасындағы диалогты қамтамасыз ету мәселесі туындайды.

Қазақстандағы МЖӘ жүйесінің нормативтік құқықтық базасының талдауы нәтижесінде төмендегідей тұжырымдар жасай аламыз.

Біріншіден, жеке инвесторлардың, ең алдымен, шетелдіктердің көзқарасы тұрғысынан, қолданыстағы заңнамалар МЖӘ жобаларын тиімділікпен іске асыруға қажетті кепілдік бере алмайды, өйткені:

1) мемлекеттік немесе муниципалдық меншіктегі инфрақұрылымдық объектілер, әдетте, жобаның активтерінің жалпы құнына енбей қалады;

2) МЖӘ жүйесіндегі қарым-қатынастар шектен тыс «реттеушілікте» болғандықтан, тараптардың жобал бойынша келісімшарттарының икемділігін төмендетеді және олардың орындалмай қалу тәуекелдерін арттырады;

3) МЖӘ туралы келісімшарттарды әзірлеу, бірнеше мәрте келістіру және бекіту процесі «бюрократталған», көп уақытты алады (тәжірибеде жүзінде – 12 айдан 24 айға дейін), әрі мемлекеттік және жергілікті органдар қабылдаған шешімдердің жеткілікті дәрежедегі ашықтығын қамтамасыз ете алмайды [52; 53; 89].

Екіншіден, қолданыстағы қазақстандық заңнама МЖӘ шеңберіндегі мемлекеттік органдар арасында, атап айтар болсақ, салалық министрліктер және әкімшіліктер арасында функцияларды жеткілікті деңгейде бөліп бере алмайды. Ал, МЖӘ шеңберіндегі орталық реттеуші органның болмауы, жеке инвесторлардың пікірінше, үкімет органдарының бірі бекіткен шешімді екіншісі даулауы немесе күшін жоюы ықтималдығы жоғары. Мысалы, МЖӘ-тің аймақтық жобалары үшін жеңілдіктер беру әкімшіліктің өкілеттілігінің шеңберінен шығып кететін шешімдер қабылдауды әрқашан керек етіп отырады.

Үшіншіден, Қазақстан Республикасының нормативтік-құқықтық базасы мемлекеттік әріптестердің қаржылық міндетемені орындауына қатысты ұзақ мерзімдік кепілдіктерді қарастырмаған. Себебі, инфрақұрылымдық жобалардың іске асырылуының ең аз мерзімі 15-20 жыл көлемінде болса, бюджеттің шығыс бөлігі орта мерзімдік негізде ғана (үш жылға дейін) жоспарланады [89; 74].

Төртіншіден, конкурстарды (тендерлерді) өткізу процесі жеткілікті деңгейде ашық және тиімді емес. Мысалы, заңнамада конкурсты өткізу талабының МЖӘ-тің концессиялық емес жаңа формалары болып табылатын іс-әрекеттік және басқарушы контрактілерге қатысы бар екендігі айқындалмаған. Бұл сыбайлас жемқорлықтың қосымша тәуекелдерін туындатады.

Бесіншіден, ұлттық заңнамадағы Қазақстан Республикасындағы МЖӘ-тің негізгі ұғымдарына, түрлері мен формаларына беріліп жүрген түсініктемелер халықаралық тәжірибеде қабылданған түсініктемелерге қарағанда өзгеше сипатқа ие болады. Атап айтсақ, мемлекеттік орган немесе министрлік мемлекеттік корпорациялармен бірлесе жұмыс істейтін жобалар «МЖӘ жобаларына» жатқызылады, ал, бұл шын мәнісінде, екі бірдей мемлекеттік құрылым арасындағы әріптестік болып табылады [76; 49].

Алтыншыдан, Қазақстанда жүзеге асырылып жатқан МЖӘ жобаларының үлкен бөлігі көлік және энергетикамен байланысты болып келіп, бұл арада әлеуметтік инфрақұрылымдармен байланысты салалардағы инвестициялар бүгінгі күні шектеулі сипатқа ие. МЖӘ-те қолданылатын салалардың тізбесін кеңейтетін қадам, бірқатар өндірістік, аграрлық және әлеуметтік бағдарламаларды және осы салаларға қатысты мемлекеттік саясаттың мақсатын қайта қарауды, қаржыландыру тетіктерін жетілдіруді, сонымен қатар, әлеуметтік бағыттағы МЖӘ жобаларының тиімділігін талдау мен бағалау әдістерін қажет етеді.

Біздің зерттеуіміздің нәтижелеріне сүйене отырып, Қазақстандағы МЖӘ процесіне SWOT-талдау жүргіземіз (24-кесте). SWOT-матрицада МЖӘ шеңберіндегі мемлекеттік саясаттың жетістігін айқындайтын факторларды келесі екі базалық белгілері бойынша төрт топқа топтастырамыз: сыртқы (яғни, реттеуші органдарға тәуелді емес) немесе ішкі (реттеуші саясаттың құралдарының іс-әрекеті шеңберіндегілер); жағымды және жағымсыз, яғни, МЖӘ-тің мақсатына жетуге септігін тигізетін немесе кедергі келтіретін факторлар.

24-кесте - Қазақстан Республикасындағы МЖӘ-ң дамыту бойынша мемлекеттік саясатының SWOT-талдауы

Фактор	«+»	«-»
Ішкі	S – Күшті тұсы	W – Әлсіз тұсы
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• барлық деңгейде МЖӘ-тің ары қарай дамуы үшін саяси еріктің болуы;</li> <li>• МЖӘ-тің ұлттық институционалды, нормативтік және ұйымдастырушылық базалық негізінің қалыптасуы;</li> <li>• экономиканың жекелеген секторларында МЖӘ жобаларын жүзеге асырылу тәжірибесінің жинақталуы.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• МЖӘ мәселелері бойынша білімнің шектеулілігі және мемлекеттік және жеке меншік сектордағы қажетті тәжірибенің жоқтығы;</li> <li>• МЖӘ-тің артықшылығы асыра бағаланып, МЖӘ жобаларын дайындаудың және іс жүзінде жүзеге асырудың қиындықтары жете ескерілмейді;</li> <li>• басқарудың барлық деңгейінде МЖӘ шеңберіндегі ұзақ мерзімдік саясатты жүзеге асырудағы тәжірибенің жоқтығы.</li> </ul>
Сыртқы	O – Мүмкіндік	T – Қатер
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• инфрақұрылымның дамуына зор қажеттілік бар, яғни, МЖӘ негіздегі әлеуеттік жобалардың санының көптігі;</li> <li>• жеке меншік сектор үшін жаңа, кең ауқымды инвестициялық нарық қалыптасуы мүмкін;</li> <li>• салааралық және сектораралық ынтымақтастыққа жаңа форма мен тетіктерді енгізу;</li> <li>• өзара сенім бекемделіп, қоғам, мемлекет және бизнес арасында өте тығыз байланыс қалыптасады</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• әлемдік нарықтағы жалпы экономикалық тұрақсыздық, экономиканың цикізат нарығындағы конъюнктураға тәуелділігі;</li> <li>• ішкі және сыртқы стратегиялық инвесторлардың тарапынан ынта танытылмауы;</li> <li>• ішкі қаржы нарығының МЖӘ жобаларына қатысуы үшін әлсіздігі;</li> <li>• қоғамдық қызмет түріне тұтынушылар тарапынан қарсылық;</li> <li>• МЖӘ аясындағы бастаманы кең көлемді қоғамдық қолдаудың орын алмауы.</li> </ul>
Ескерту – автормен жасалған		

Осы сапалық айнымалылардың комбинациялары факторлардың төрт тобын түзеді: 1) жағымды ішкі (күшті жағы); 2) жағымсыз ішкі (әлсіз жағы); 3) жағымды сыртқы (мүмкіндіктері); 4) жағымсыз сыртқы (қауіп-қатерлер). Әлбетте, МЖӘ стратегиясының табысты дамуы күшті тұсты мығымдауға, әлсіздіктің көрініс беруін азайтуға, мүмкіндіктерді іске асыра отырып, жағымсыз эффектілерді төмендету үшін қауіп-қатердің алдын алуға әзір тұруға

бағытталуға тиіс (24-кесте).

Қазақстандағы МЖӘ дамуының негізгі проблемасы ұзақ мерзімдік басым бағыттардың болмауына қатысты болып келеді. МЖӘ-тің табысты дамуына қажетті жағдай жеке бизнес үшін қолайлы ахуал туғызып, инвестициялық климатты, салықтық реттеуді, нормативтік-құқықтық ортаны жақсарту болып табылады. Келтірілген SWOT-талдаудың нәтижелері Қазақстандағы МЖӘ-тің қарым-қатынас жүйесінің басты проблемаларын көрсетеді. Бұндай проблемаларға мыналарды жатқызуға болады:

- 1) МЖӘ жобаларын жүзеге асырудың тәжірибесінің жеткіліксіздігі;
- 2) МЖӘ-ке байланысты экономикалық процестерді реттеудегі жалпы заңнаманың осалдығы;
- 3) жергілікті деңгейдегі МЖӘ-ке байланысты процестерді нормативтік реттеудің жетілмегендігі.

## **2-бөлім бойынша тұжырымдар**

1. Дағдарыстан кейінгі жағдайды және қоғамдық тұтынуды қарастырсақ, қазақстандық экономиканың құрылымдық ерекшеліктері алдағы онжылдықтарда – 2030-2040-шы жж. дейінгі ұзақ мерзімді тұрақты дамуға қол жеткізудің қажетті алғышарттарын қалыптастырып отыр. Алайда, экономикадағы ресурстық экспортқа бағдар ұстанушылық, мемлекеттік сектордың басымдыққа ие болуы, жалпы және әлеуметтік маңыздағы инфрақұрылымның жеткіліксіз дамуы елдің экономикалық потенциалының толықтай жүзеге асуына, ұлттық экономикамыздың халықаралық бәсеке қабілеттілігінің өсуіне айтарлықтай кедергі болып тұр.

2. Жалпы және әлеуметтік маңыздағы инфрақұрылымның қол жетімділігі мен сапасы мемлекеттің алға қойған әлеуметтік-экономикалық даму мақсаттарына жеткізуді лайықты түрде қамтамасыз ете алмайды. Тиісінше, Қазақстан Республикасының 2050 жылға дейінгі даму Стратегиясы шеңберінде бірінші кезектегі міндеттерге инфрақұрылымдық объектілердің модернизациялануы мен салынуы жатады.

Осы инфрақұрылымдық жобалар, әсіресе, экономикалық жақтан артта қалған аймақтардағы инфрақұрылымдық жобалар, ұзақ мерзімдік даму тұрғысынан басым бағыт болып табылады. Алайда, олар айтарлықтай қатаң макроэкономикалық фискалдық және борышкерлік шектеулер жағдайында мемлекеттің өз бетімен инфрақұрылымдық тапшылықты қаржыландыру мүмкіндігі өте шектеулі, немесе салдарларға әкеліп, тіптен, қоғамдық дамудың басты мақсаттарына қол жеткізуді дүдәмалдыққа ұшыратуы да әбден ықтимал. Осы жайт мемлекеттік сектордағы инфрақұрылымдық тапшылықты шешу проблемасына сыртқы және ішкі жеке инвесторларды тартуды, сонымен қатар, мемлекеттің МЖӘ-ті дамытуда белсенділік танытуының қажеттілігін айқындайды.

3. Кен өндіруші секторлардың, ең алдымен, мұнай-газ кешенінің жылдам қарқынмен ұзақ мерзімдік даму тенденциясы, 2003-2013 жж. халықаралық шикізат нарығындағы қолайлы конъюнктурамен үйлесе отырып, Қазақстан экономикасында «голланд ауруы» сияқты құбылыстың негізгі белгілерінің

пайда болуына әкелді. Бұл құбылыс ұзақ мерзімдік перспективадағы инвестициялар тиімділігінің төмендеуіне ұшыратады. Ал осы құбылыстың бастапқы және кейінгі деиндустриализация сияқты белгілері жалпы әлеуметтік-экономикалық дамудың мақсаттарына, соның ішінде инфрақұрылымды жағңарту мақсаттарына тікелей қарама-қайшы келеді.

4. Мемлекеттік (бюджетке және бюджеттен тыс тәуелсіз қорларға мұнай-газ секторынан түскен түсімдерден құралған) капитал салымына арқа сүйейтін инвестициялық саясатты математикалық модельдеу мынаны көрсетіп берді: мемлекеттік инвестициялардың ауқымды өсуі, шын мәнісінде, өте жоғары экономикалық өсу қарқынын, оның ішінде, инновациялық-инвестициялық өсуді ынталандырылуға қабілетті.

Алайда, ұзақ мерзімдік перспективада бұндай инвестициялардың тиімділігі бірте-бірте төмендеп, күтілгеннен мүлде бөлек кереғар келесідей макроэкономикалық эффектілерді туындатуы мүмкін: жеке меншік сектор өнімдерінің бәсекеге қабілеттілігін төмендеуі, инвестициялар мен қарыздар тартудың бағасының жоғарылауы, салық ауыртпалығының артуы, жеке тұтынудың, яғни, азаматтардың әл-ауқатының төмендеуі. Бұл эффектілер қоғамдық дамудың негізгі мақсаттарына қайшы келеді.

Ең байыпты кешенді тәсіл ретінде инфрақұрылымдық жобаларға салынатын мемлекеттік инвестицияларды жеке меншік сектордың капитал салымына не қосымша, не болмаса, ынталандыру құралы ретінде тарту болып табылады. Басқаша айтар болсақ, инфрақұрылымдық сектордағы инвестициялық белсенділіктің артуы Қазақстанның экономикалық дамуының инвестициялық стратегиясының басты бағыты ретіндегі МЖӘ жүйесінің алға ілгерлей дамуымен қоса жүруге тиіс.

5. Қазақстан экономикасының табиғи байлықтарды заманауи технологияларға, бәсеке қабілетті инновациялық бағдарланған салаларға «конвертациялауға», адам капиталының өсуіне сүйене отырып модернизациялану процесі біркелкі желілік сипатқа ие емес. Аталмыш тәуелділік тек осы мақсатқа қол жеткізу үшін салынған қаржылық ресурстардың сомасымен ғана емес, сонымен бірге, бірқатар эндогендік және экзогендік факторлармен анықталады. Бұл факторларға қолданыстағы инфрақұрылымның сапасы, немесе халықаралық нарықтардағы конъюнктураны (Қазақстан үшін ең маңызды болып табылатыны көмірсутегі нарығының конъюнктурасы) жатқызамыз. Сонымен қатар, мемлекеттік инвестицияның сомасына қарағанда инвестициялық саясаттың тиімділігі экономикалық дамудың нәтижесіне көбірек дәрежеде әсер етеді.

6. Мемлекеттің рөлін одан ары ұлғайта берудің, оның ішінде, мемлекеттік кооперациялардың, мемлекеттік және жергілікті бюджеттердің, сондай-ақ, тәуелсіз қорлардың инфрақұрылымдық жобаларға кең көлемді капитал салымдарының мақсатсыздығы туралы түйіндеу біздің талдауымыздың негізгі нәтижелерінің бірі болды. Демек, мемлекеттік-жеке меншік әріптестік инфрақұрылымды қаржыландырудағы тапшылық проблемасының шешімін табудың баламалы әдісі ретінде ұзақ мерзімдік қоғамдық дамудың

мақсаттарына қол жеткізу процесіндегі мемлекет пен жеке меншік сектор арасындағы өзара әрекеттестіктің синергетикалық эффектісін тудыруға қабілетті.

7. Қазақстанда мемлекеттік-жеке меншік әріптестікті дамытудың қажеттілігі келесідей алғышарттармен анықталады: инфрақұрылымдық алшақтықтың болуы, инфрақұрылымдық алшақтықты еңсеруге бағытталған бюджеттің тапшылығы, мемлекеттік капитал салымына сүйенетін инвестициялық саясаттың ұзақмерзімдік перспективадағы тиімсіздігі, кен өндіруші саланың табыстарына негізделген инвестициялық саясаттың кемшіліктері. Бұл алғышарттарды есепке ала отырып, мемлекеттік-жеке меншік әріптестікті инфрақұрылымдық алшақтықты қаржыландыру мәселесінің шешімін табудың балама тәсілі ретінде қарастыруға болады..

8. МЖӘ жүйесінің даму процесін өзін екіұшты бағалауға болады: формальды белгілері бойынша – Қазақстан позициясы өзінің екінші кезеңінің соңғы фазасында тұр. Алайда, бұл кезеңде, әдетте, МЖӘ жобалары нарығы тиімді түрде әрекет етіп жатуы тиіс. Қазақстан жағдайында бұндай көріністер байқалмайды. Сондықтан мемлекет үшін «дәстүрлі» болып саналатын салаларда жеке меншік сектордың қатысуын арттыру, МЖӘ жобаларының қолданылу аясын кеңейту қажеттілігі көрініс беруде. Бұл тұрғыдан алғанда, екінші кезеңді (нарықты құруды) аяқталды деп есептеуге болмайды.

9. Соңғы екі онжылдықтан астам уақыт ішіндегі МЖӘ-ң қазақстандық жүйесі дамуының нәтижелері қанағаттандырылғы деп есептеуге болмайды. Біздің талдау көрсеткендей, МЖӘ аясындағы жобалық белсенділік шамалы деңгейде – жылына екі жоба деңгейінде қалып отыр. Экономикадағы инвестициялық қажеттілік жылына \$8 млрд. Құрағанымен (Қазақстандық МЖӘ орталығының есептеуі бойынша), инвестициялық белсенділік экономикалық сұраныстан артта қалып, жылдық орташа көлемі шамамен тек \$500 млн. ғана құрап отыр.

10. «Инфраскоп» сияқты МЖӘ-тің даму деңгейін бағалаудың эмпирикалық әдісі, тұтастай алғанда, тек еларалық салыстырулар жасауға ғана жарамды. Біздің пікірімізше аталған әдісті зерттелетін елдердің басты макроэкономикалық көрсеткіштері болып табылатын ЖІӨ, инвестиция, жан басына шаққандағы мемлекеттік шығын және т.б. ашып көрсете алатын қосымша категориялармен біріктіре отырып пайдалану керек.

Бұл әдістемені жетілдірудегі маңызды бағыт ретінде елдерді топтастыруда тек қана аймақтық-географиялық принцип бойынша жүргізіп қана қоймай, сонымен қатар, елдердің экономикалық ауқымы мен әлеуметтік-экономикалық деңгейі бойынша да топтау жасау қажет. Өйткені, «үлкен» және «шағын экономикаларды», дамыған және дамушы елдерді тікелей салыстыру әдіснамалық жағынан дұрыс емес болар еді.

11. Қазақстандағы МЖӘ қатынастары жүйесінің даму тенденцияларының ішінен ең негізгілері ретінде келесілерді көрсетуге болады:

1) қазақстандық МЖӘ моделінің бірте-бірте классикалық концессиялық схемадан мемлекет пен бизнес арасындағы әріптестікті ұйымдастырудың өте

күрделі, аралас тәсілдеріне ауыса бастауы. Бұған бірқатар жаңа заңнамалық енгізулер дәлел бола алады. Сонымен қатар, бұл процесс белсенді іске асып жатқан жоқ, себебі, іс жүзінде концессиялық схемалар әлі де үстемдік етіп отыр;

2) мемлекеттік реттеудің және ұлттық экономиканың дамуын ынталандыратын құрал ретінде МЖӘ-ң қолданылу аясы кеңеюде. Бүгінгі күні ол тек қана жалпыға ортақ «дәстүрлі» инфрақұрылымды (көлік, жол қатынасы, энергожүйелерді) ғана емес, сонымен бірге, бірқатар әлеуметтік дамумен байланысты бағыттарды – білім беру, денсаулық сақтау, әлеуметтік қызметтерді де қамтиды. Бұл кеңею тек декларативті сипатқа ғана ие болып отыр. Өйткені, бұл салалардағы МЖӘ принциптері негізінде әрекет етіп жатқан әлеуметтік сала объектілерінің саны әзірше айтарлықтай көп емес;

3) институционалдық сипаттағы құрылымдық алға басулар ұйымдастырушылық және ресурстық, ең алдымен, қаржы-несиелік саладағы қажетті өзгерістерге ұласпай жатыр. Бұл, тұтастай алғанда, МЖӘ-тің қарым-қатынастық жүйесінің және жекелей алғанда, ұлттық нарықтағы инфрақұрылымдық жобалардың үйлесімсіз дамуына себеп болып отыр. МЖӘ жобаларына деген сұраныс ұсыныстан артып отыр (ТЭН кезеңіне дейін жеткізілген жобалардың 20%-ы ғана іске асырылуда, оның ішінде тек жартысы, яғни, 10%-ы ғана өзінің қаржылық жабылуы кезеңіне жетіп отыр);

4) тұтастай алғанда Қазақстанның ұлттық нарығының инфрақұрылымдық жобалары әзірге ішкі инвесторлар үшін тартымды емес, ал экономикалық өсудің тұрақсыз сипаты, экономиканың шикізаттық бағдар ұстануы, мемлекеттік қаржы жүйесіндегі кемшіліктер шетелдік инвестициялық капитал тартылуын шектеп, МЖӘ жүйесінің даму қарқынын баяулатады.

12. МЖӘ дамуының негізгі проблемалары:

1) Жалпы нормативтік базаның жетілмегендігі. Бұл проблема МЖӘ-ке фискалды және монополияға қарсы саясат, тарифтік реттеу, жекешелендіру, меншік құқығына кепілдікті қамтамасыз ету, мемлекеттік сектор қызметкерлері мен қоғамдық қызметті тұтынушылардың әлеуметтік қорғалуы саласында әсер етеді;

2) Біз жүргізген талдау көрсеткендей, МЖӘ шеңберіндегі мемлекеттік басқару жүйесінің үйлесе теңдестірілмеген: іс жүзінде бүгінгі күнгі қолданыстағы барлық инфрақұрылымдық жобалар орталық деңгей тарапынан жасалған бастама арқылы іске асырылады, қаржыландырылады, бақыланады. Сонымен қатар, инфрақұрылымдарды модернизациялау проблемасы өткір туындап отырған жергілікті және аймақтық деңгейде жергілікті өзін-өзі басқару органдарында МЖӘ жобаларды жүзеге асыру үшін қажетті өкілеттік пен ресурстар мүлдем жетіспейді. Бұған дәлел ретінде олардың бастамасы бойынша жасалған шынайы капитал салымдарының мүлде болмауын келтіруге болады;

3) Сонымен қоса, МЖӘ туралы сәйкес қоғамдық пікір жеткіліксіз деңгейде. МЖӘ туралы ақпарат көпшілік үшін қол жетімді емес;

4) МЖӘ саласындағы кадрлардың жетіспеушілігі МЖӘ жобаларының сапасына, санына тікелей әсерін тигізеді;

5) Қолданыстағы заңнамалар, оның ішінде, «Концессиялар туралы», «Мемлекеттік-жеке меншік әріптестіктің жаңа түрлері мәселері бойынша өзгерістер мен толықтырулар енгізу туралы» Заңдар стратегиялық инвесторлар үшін МЖӘ нарығын тартымды ету бағытында қажет нәтиже әзірше көрсете алмады. Басқа қырынан алғанда, министрліктер мен әкімшіліктер ұсынған инвестициялық ұсыныстардың жеткіліксіз ойластырылғандығы Қазақстан инфрақұрылымы нарығына ынта танытқан жеке инвесторлардың құлықтылығын төмендетеді. Жылына орта есеппен екі жоба ғана іске асырылады. Бұл МЖӘ саласындағы белсенділік пен тәжірибенің төмен деңгейін көрсетеді. Яғни, МЖӘ жобаларының жеке меншік сектор үшін тартымдылық мәселесі алдыңғы қатарда тұр.



### 3 ҚАЗАҚСТАН РЕСПУБЛИКАСЫНДАҒЫ МЕМЛЕКЕТТІК-ЖЕКЕ МЕНШІК ӘРІПТЕСТІКТІҢ ДАМУ ПЕРСПЕКТИВАЛАРЫ

#### 3.1 Қазақстанның экономикалық стратегиясының құрамдас бөлігі ретінде мемлекеттік-жеке меншік әріптестікті дамытудың басымдықтары

Экономиканы реформалаудың қазіргі заманғы жағдайында мемлекеттік-жеке меншік әріптестікке бағдарланған даму бағыты ерекше маңызға ие болады. Бұл бағыт стратегиялық жоспарлауды, болжауды, бағдарламалақ-мақсаттық басқаруды қажет етеді. Бағдарламалық-мақсаттық басқарудың басым бағыттарын, оларды іске асыру және бақылау механизмдерін таңдау аймақ пен тұтас елдің тұрақты әлеуметтік-экономикалық дамуының күрделі мәселелерінің бірі болып табылады. Мемлекеттік-жеке меншік әріптестікті реттеу әдістерінің жүйесі ұйымдастырушылық-құқықтық, экономикалық, насихаттаушылық және арнайы әдістерден тұрады. Арнайы әдіске осы бағдарламалық-мақсаттық әдіс жатады. Бағдарламалық-мақсаттық әдіс – билік органдарының стратегиялық жоспарлар, бағдарламалар және жобалар арқылы мемлекеттік-жеке меншік әріптестікке әсер ету тәсілдерінің, құралдарының кешені. Сәйкесінше, мемлекеттік-жекеменшік әріптестікті бағдарламалық-мақсаттық әдістерімен реттеу – бұл ғылыми-әдістемелік іс-шаралар жүйесі. Бұл жүйе салаларалық және аймақаралық сипаттағы мәселелерді шешуді қамтамасыз етеді және елдің және оның аймақтарының әлеуметтік-экономикалық дамуының ұзақ мерзімдік жоспарларын жасаумен байланысты болып келеді.

26-кесте - Қазақстан Республикасында мемлекеттік-жеке меншік әріптестікті бағдаламалық-мақсаттық жоспарлау деңгейлерінің иерархиясы

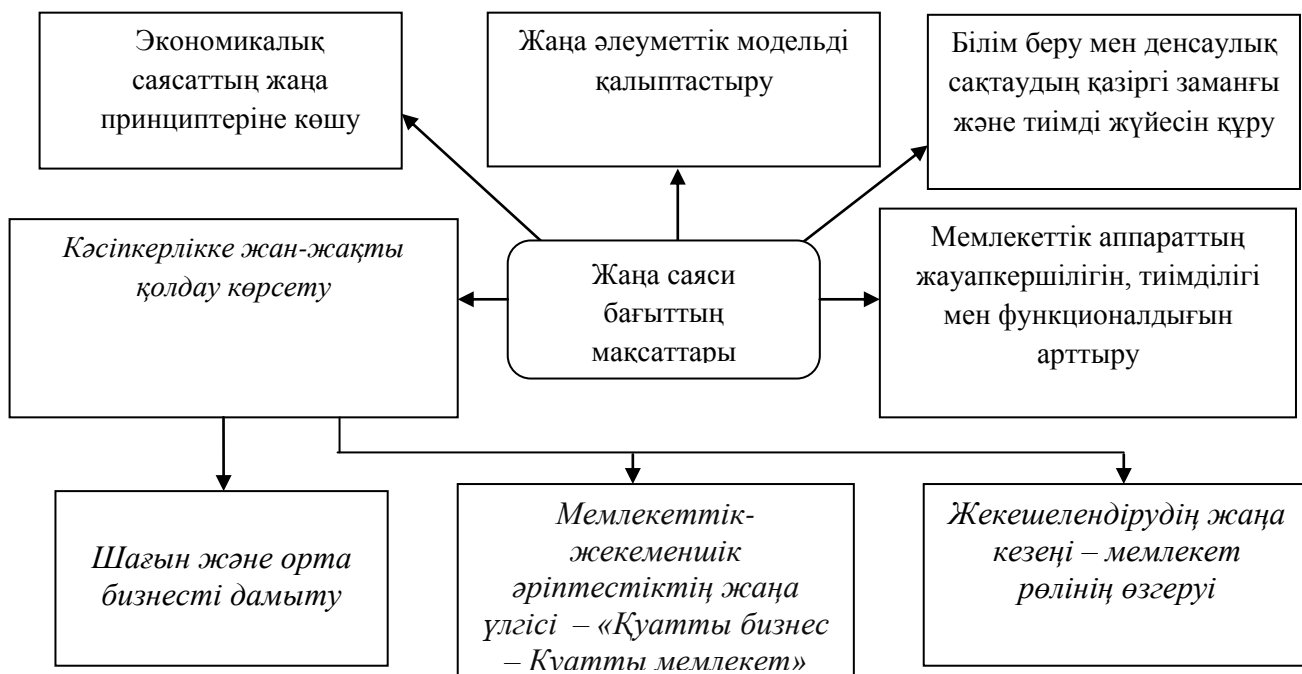
Жоспарлық құжаттың типі	Стратегиялық құжат атауы
Мемлекеттің стратегиялық жоспарлары	«Қазақстан – 2050» Стратегиясы. қалыптасқан мемлекеттің жаңа саяси бағыты [1]
	Қазақстан Республикасының 2020 жылға дейінгі Стратегиялық даму жоспары (Қазақстан Республикасы Президентінің 2010 жылғы 1 ақпандағы № 922 Жарлығымен бекітілген) [90]
Мемлекеттік-жеке меншік әріптестікті қолдау бағдарламалары	Қазақстан Республикасында мемлекеттік-жеке меншік әріптестікті дамыту жөніндегі 2011–2015 жылдарға арналған бағдарлама (Қазақстан Республикасы Үкіметінің 2011 жылғы «29» маусымдағы № 731 қаулысымен бекітілген) [26]
	Қазақстан Республикасын индустриялық-инновациялық дамытудың 2015-2019 жылдарға арналған мемлекеттік бағдарламасы (Қазақстан Республикасы Президентінің 2014 жылғы 1 тамыздағы № 874 Жарлығымен бекітілген) [91]
Ескерту - [91; 26; 90; 1] дереккөздер негізінде автормен жасалған	

Қазіргі кезде мемлекеттік-жеке меншік әріптестіктің мақсаттарын іске асыру келесідей бағдарламалық құжаттармен жүргізіледі: «Қазақстан – 2050»

Стратегиясы, Қазақстан Республикасының 2020 жылға дейінгі Стратегиялық даму жоспары, Қазақстан Республикасында мемлекеттік-жеке меншік әріптестікті дамыту жөніндегі 2011–2015 жылдарға арналған бағдарлама, Қазақстан Республикасын индустриялық-инновациялық дамытудың 2015–2019 жылдарға арналған мемлекеттік бағдарламасы (26-кесте). «Қазақстан – 2050» стратегиясында елдің ХХІ ғасырдағы ұзақ мерзімдік тұрақты дамуының векторлары анықталған. Стратегияның мемлекеттік-жеке меншік әріптестікке жанама түрде қатысы бар негізгі тұйымдарына келесілер жатады [1]:

- экономикалық саясаттың жаңа принциптеріне көшу;
- кәсіпкерлікке жан-жақты қолдау көрсету;
- жаңа әлеуметтік модельді қалыптастыру;
- білім беру мен денсаулық сақтаудың қазіргі заманғы және тиімді жүйесін құру;

- мемлекеттік аппараттың жауапкершілігін, тиімділігі мен функционалдығын арттыру. Сәйкесінше, стратегияда жаңа бағыттың экономикалық саясаты – пайда алу, инвестициялар мен бәсекеге қабілеттіліктен қайтарым алу принципіне негізделген түгел қамтитын экономикалық прагматизм (түгел қамтитын экономикалық прагматизм, жаңа кадр саясаты, макроэкономикалық саясатты жаңғырту, инфрақұрылымды дамыту) және ұлттық экономикамыздың жетекші күші – кәсіпкерлікті жан-жақты қолдау (шағын және орта бизнесті дамыту, мемлекеттік-жекеменшік әріптестіктің жаңа үлгісі – «Қуатты бизнес – Қуатты мемлекет», жекешелендірудің жаңа кезеңі – мемлекет рөлінің өзгеруі) айқындалған (13-сурет) [1].



13-сурет - «Қазақстан – 2050» Стратегиясы бойынша Қазақстан Республикасы экономикасының 2050 жылға қарай басымдықтарының жүйесі

Ескерту - [1] дереккөз негізінде автормен жасалған

Стратегияда мемлекеттік-жекеменшік әріптестік принципіне негізделген сенімді диалог құру үшін бизнесті топтастыруды жалғастыру керектігіне назар аударылған. Бұл жаңа стратегияны жүзеге асыруда кең ауқымды және барлық кәсіпкерлердің тартылуы міндетін шешіп береді деп көрсетіледі. Халықаралық тәжірибені талдау көрсеткендей, кәсіпкерлердің палаталарға топтасуы – экономиканың тиімділігінің маңызды факторының бірі, осылай істелген жерлерде «мықты бизнес – мықты мемлекет» қағидасы іс жүзіне асты [1].

Қазақстан Республикасының стратегиялары мен бағдарламаларындағы мемлекеттік-жеке меншік әріптестікті дамыту бойынша басты басымдықтар 27-кестеде көрсетілген.

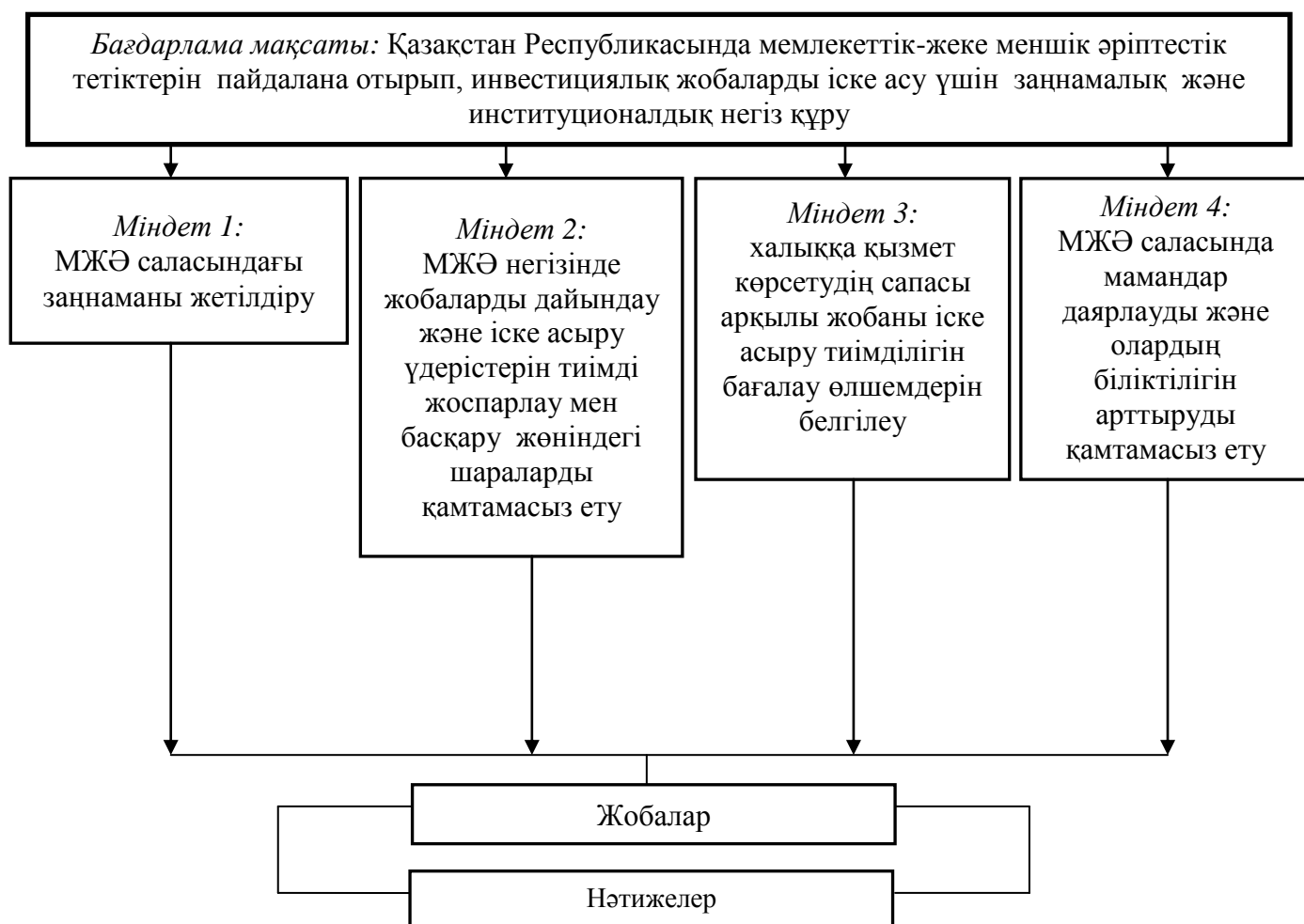
27-кесте - Қазақстан Республикасындағы мемлекеттік-жеке меншік әріптестікті стратегиялық жоспарлау басымдықтары мен мақсаттарының иерархиясы

№	Стратегиялық құжаттың атауы	Мемлекеттік-жеке меншік әріптестіктің негізгі мақсаттары (басымдықтары)
1.	«Қазақстан – 2050» Стратегиясы. қалыптасқан мемлекеттің жаңа саяси бағыты [1]	Ұлттық экономикамыздың жетекші күші – кәсіпкерлікті жан-жақты қолдау
2.	Қазақстан Республикасының 2020 жылға дейінгі Стратегиялық даму жоспары (Қазақстан Республикасы Президентінің 2010 жылғы 1 ақпандағы № 922 Жарлығымен бекітілген) [90]	мемлекеттік-жеке меншік әріптестік тетіктерінің рөлі мен маңыздылығын арттыру жөніндегі шаралар кешенінің іске асырылуы қамтамасыз етіледі
3.	Қазақстан Республикасында мемлекеттік-жеке меншік әріптестікті дамыту жөніндегі 2011–2015 жылдарға арналған бағдарлама (Қазақстан Республикасы Үкіметінің 2011 жылғы «29» маусымдағы № 731 қаулысымен бекітілген) [26]	ҚР-да мемлекеттік-жеке меншік әріптестік тетіктерін пайдалана отырып, инвестициялық жобаларды іске асу үшін заңнамалық және институционалдық негіз құру
4.	Қазақстан Республикасын индустриялық-инновациялық дамытудың 2015-2019 жылдарға арналған мемлекеттік бағдарламасы (Қазақстан Республикасы Президентінің 2014 жылғы 1 тамыздағы № 874 Жарлығымен бекітілген) [91]	аумақтық кластерлерді дамытуға мемлекеттік қолдау көрсету кезінде... мемлекеттік-жекешелік әріптестік тетігін кеңінен пайдалану
Ескерту - [91; 26; 90; 1] дереккөздер негізінде автормен жасалған		

Мемлекеттік-жеке меншік әріптестікті дамытудың аталған басымдықтарын іске асырудың негізі «Қазақстан Республикасында мемлекеттік-жеке меншік әріптестікті дамыту жөніндегі 2011–2015 жылдарға арналған бағдарлама» (Қазақстан Республикасы Үкіметінің 2011 жылғы «29» маусымдағы №731 қаулысымен бекітілген) болып табылады. Бағдарламаның мақсаты - Қазақстан Республикасында мемлекеттік-жеке меншік әріптестік тетіктерін пайдалана отырып, инвестициялық жобаларды іске асу үшін заңнамалық және

институционалдық негіз құру. Бағдарламаның негізгі міндеттеріне келесілер жатады:

- мемлекеттік-жеке меншік әріптестік саласындағы заңнаманы жетілдіру;
- мемлекеттік-жеке меншік әріптестік негізінде жобаларды дайындау және іске асыру үдерістерін тиімді жоспарлау мен басқару жөніндегі шараларды қамтамасыз ету;
- халыққа қызмет көрсетудің сапасы арқылы жобаны іске асыру тиімділігін бағалау өлшемдерін белгілеу;
- мемлекеттік-жеке меншік әріптестік саласында мамандар даярлауды және олардың біліктілігін арттыруды қамтамасыз ету [26] (14-сурет).



14-сурет - Қазақстан Республикасында мемлекеттік-жеке меншік әріптестікті дамыту жөніндегі 2011 – 2015 жылдарға арналған бағдарлама бойынша мемлекеттік-жеке меншік әріптестікті дамыту мақсаттары мен міндеттерінің құрылымдық моделі

Ескерту - [26] дереккөз негізінде автормен жасалған

Бағдарламаның басым салаларына автомобиль көлігі, сумен жабдықтау және су бөлу, тұрғын үй құрылысы, коммуналдық шаруашылық, газбен жабдықтау, жылумен жабдықтау, білім беру, ғылым, денсаулық сақтау және пенитенциарлық жүйе енген.

Бағдарламаны іске асырудың негізгі көрсеткіштеріне келесілер жатады:

- концессиялық заңнаманы жетілдіру;
- мемлекеттік-жеке меншік әріптестіктің жаңа түрлері мен келісімшарттары есебінен мемлекеттік-жеке меншік әріптестікті қолдану салаларын кеңейту (денсаулық сақтау, білім беру, тұрғын үй коммуналдық шаруашылығы және т.б.);
- мемлекеттік-жеке меншік әріптестіктің негізінде жобаларды дайындау және іске асыру үдерістерін тиімді жоспарлау және басқаруды қамтамасыз ету;
- мемлекеттік-жеке меншік әріптестіктің әр түрлі тетіктері бойынша жобаларды іске асыру кезінде мемлекеттік қолдау шараларын дамыту [26].

Біз мемлекеттік-жеке меншік әріптестікті дамытудың стратегиялар мен бағдарламаларда бекітілген негізгі даму басымдықтарына шолу жасап өттік. Ендігі жерде мемлекеттік-жеке меншік әріптестікті дамытудың стратегиялық басымдықтарын жүйелеп көрсете аламыз. Стратегиялық басымдықтарды екі деңгейде жүйеледік:

**I деңгей.** Жалпыреспубликалық – орталық органдар енгізетін жалпыреспубликалық бағдарламаларды қамтиды және елдің жалпы дамуына бағытталады.

**II деңгей.** Аймақтық – жергілікті органдар енгізетін аймақтық бағдарламаларды қамтиды және аймақтың дамуына бағытталады (15-сурет).

**I деңгей.** Қазақстан Республикасындағы мемлекеттік-жеке меншік әріптестіктің стратегиялық басымдықтары

Қазақстан Республикасындағы мемлекеттік-жеке меншік әріптестіктің негізгі мақсаттары ретінде мемлекеттік және жеке меншік ресурстардың біріктірілуін және мемлекет пен жеке меншік сектордың алдына қойған міндеттерін атқаруын қарастырамыз. Бұнда мемлекеттік және жеке меншік ресурстардың біріктірілуі оларды тиімді пайдалану үшін және әріптестердің барлық тараптары үшін бірлескен іс-әрекеттен неғұрлым жоғары пайда алу үшін іске асырылады.

Стратегиялық жоспарлаудың бірінші деңгейінде мемлекеттік-жеке меншік әріптестіктің инфрақұрылымдық дамуының негізгі мақсаттары келесідей болып құрылады:

- мемлекеттік-жеке меншік әріптестік шеңберіндегі қатынастарды реттеудің нормативті-құқықтық және құжаттық базасын жақсарту;
- мемлекеттік-жеке меншік әріптестіктің ұйымдастырушылық-институционалдық қамтамасыз етілуін жақсарту;
- жобаларды құру, бекіту және іске асыру процесінде жеке инвесторлар мен билік органдарының құқықтарын қорғау кепілдіктерін қалыптастыру.

Мемлекеттік-жеке меншік әріптестікті дамытудың негізгі міндеттері келесідей болады:

- экономиканың бәсеке қабілеттілігінің артуы жағдайында мемлекеттік-жеке меншік әріптестікті дамытуға кешенді тәсілдемесін жасау;
- мемлекеттік-жеке меншік әріптестіктің заңнамалық базасын жақсарту;
- мемлекеттік-жеке меншік әріптестіктің қалыптасуы жағдайында билік органдарының өкілеттігі мен жауапкершілігін бөлу;
- мемлекеттік-жеке меншік әріптестікті мемлекеттік ынталандыру (қаржылық, ұйымдастырушылық, мемлекеттік кепілдік беру) механизмін жақсарту;
- жобаларға бастама жасау және оларды іске асыру бойынша мемлекет пен бизнестің өзара үйлесу шарттарын белсендіру;
- мемлекеттік-жеке меншік әріптестік жобаларын іске асыру үшін билік органдарының институционалдық және ұйымдастырушылық мүмкіндіктерін жақсарту.

Мемлекеттік-жеке меншік әріптестік аясындағы неғұрлым тартымды және басымдығы бар салаларға келесілерді жатқызамыз:

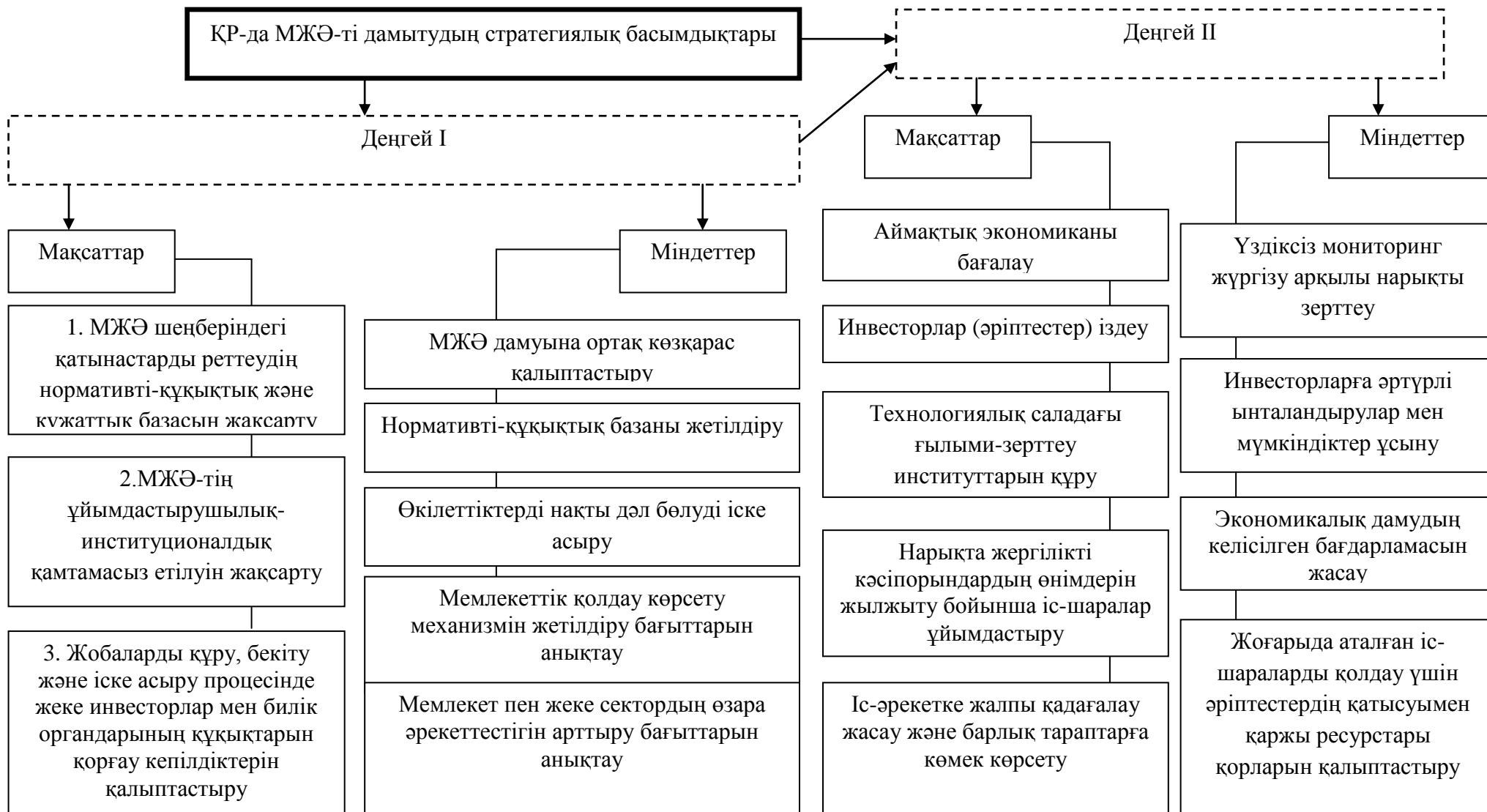
- білім беру – балалар бақшаларын, мектептер, жатақханалар салу және ұстау;
- денсаулық сақтау әлеуметтік қызмет көрсету – медициналық және әлеуметтік мекемелерді салу және ұстау;
- көлік – жолдар, вокзалдар, бекеттер, аэропорттар мен паркингтер салу және пайдалану;
- тұрғын үй-коммуналдық шаруашылығы - сумен жабдықтау және су бөлу жүйелерін салу және пайдалану, қатты тұрмыстық қалдықтарды (бұдан әрі – ҚТҚ) қайта өңдеу, жылу генерациялау қуатын және тарату желілерін қайта өңдеу және пайдалану;
- энергетика – электр генерациялау станцияларын (қалпына келетін энергия көздері) салу және электр генерациялау желілеріне қызмет көрсету.

Айта кетерлігі, мемлекеттік-жеке меншік әріптестікті дамыту жөніндегі 2011 – 2015 жылдарға арналған бағдарламада мемлекеттік-жеке меншік әріптестікті қолдануды кеңейтудің басымдығы бар салалары атап көрсетілген (28-кесте).

**II деңгей.** Қазақстан Республикасының аймақтарындағы мемлекеттік-жеке меншік әріптестіктің стратегиялық басымдықтары.

Қазақстан Республикасының аймақтарындағы мемлекеттік-жеке меншік әріптестіктің стратегиялық басымдықтары:

- аймақтық экономиканы бағалау;
- инвесторлар (әріптестер) іздеу;
- технологиялық саладағы ғылыми-зерттеу институттарын құру;
- нарықта жергілікті кәсіпорындардың өнімдерін жылжыту бойынша іс-шаралар ұйымдастыру;
- іс-әрекетке жалпы қадағалау жасау және барлық тараптарға көмек көрсету.



15-сурет - ҚР-да МЖӘ-ті дамытудың ұсынылатын стратегиялық басымдықтары

Ескерту - Автормен құрастырылған

28-кесте - Дәстүрлі түрде мемлекеттің жауапкершілігі саласына жататын бағыттар бойынша 2011-2015 жылдары МЖӘ тетігін қолданудың нұсқалары

Кезеңдері	Экономика саласы	Инфрақұрлымның негізгі объектілері
2011–2015 МЖӘ-ні қолдану саласын кеңейту  МЖӘ-нің басқа келісімшарттарын енгізу	Автомобиль көлігі	Бөлінген жолақтарды, жол бойындағы жолақтарды, көпір өткелдерін, тоннельдерді қоса алғанда, автомобиль жолдары
	Сумен жабдықтау және су бөлу	Су шаруашылығының құрылыстары (су жинау құрылысы, сорғы станциялары, су құбырын тазарту құрылыстары)
	Тұрғын үй құрылысы	Әлеуметтік мақсаттағы тұрғын үй-жайлар (кешендер)
	Коммуналдық шаруашылық	Тұрғын үй қорына қызмет көрсету және оның жай-күйін тиімді басқару объектілері (күрделі жөндеу, үй-жайлар мен аумақтарға қызмет көрсету, үйлердегі ақауларды жою; үй-жайларды, жанындағы аумақты, кіреберістерді жинау; үйлердің коммуналдық жай-күйін жедел қолдау қызметін қамтамасыз ету (су аққан кезде, құбыр бұзылған кезде); жеке меншік әріптестердің коммуналдық қызметтерді төлеуге ыңғайлы терминалдармен қамтамасыз етуі)
	Қатты тұрмыстық қалдықтарды (бұдан әр – ҚТҚ) қайта өңдеу	ҚТҚ сорттау орталығы; ҚТҚ қайта өңдеу зауыттары; қоқыс шығару ұйымдары; ҚТҚ полигоны; ауыл шаруашылығы қалдықтарын полигондарға жеткізу, қабылдау және жерге көму
	Газбен жабдықтау	Газ құбырлары, газ жабдығы, газбен жабдықтау желілері
	Жылумен жабдықтау	Жылумен жабдықтауға етуге арналған қазандықтар, жылу желілері, жылыту жүйелері
	Білім беру	Мектепке дейінгі, орта және кәсіби техникалық білім беру объектілері және жоғары оқу орындары; жатақханалар мен басқа инфрақұрылым, қосымша қызметтер (тамақтандыру, көлік, үй-жайлар мен жанындағы аумақты жинау)
	Ғылым	Ғылыми ұйымдар, ғылыми зертханалар, тәжірибелік өндірістер, коммерцияландыру ұйымдары
	Денсаулық сақтау	Денсаулық сақтау объектілері және қызметтер көрсету
Пенитенциарлық жүйе	Қамаудағыларды ұстау мекемелері (түрмелер, тергеу изоляторлары)	
Ескерту - [26] дереккөз негізінде жасалған		

Мемлекеттік-жеке меншік әріптестікті дамытудың аймақтық стратегияларын енгізу процесінде келесідей іс-шараларды жүзеге асыруды ұсынамыз:



- үздіксіз мониторинг жүргізу арқылы нарықты зерттеу;
- инвесторларға әртүрлі ынталандырулар мен мүмкіндіктер ұсыну (ғимарат, жер учаскелері, инновациялық идеялар және т.с.с.);
- экономикалық дамудың келісілген бағдарламасын жасау. Бағдарламада қаржы ресурстары, тартылатын тұлғалар, олардың арасындағы міндеттердің бөлінуі қарастырылады;
- жоғарыда аталған іс-шараларды қолдау үшін әріптестердің қатысуымен қаржы ресурстары қорларын қалыптастыру.

Қазақстан Республикасының жекелеген аймақтарының мемлекеттік-жеке меншік әріптестік жобаларын енгізуге деген қажеттіліктері 29-кестеде көрініс табады.

29-кесте - Қазақстан Республикасының кейбір аймақтарының мемлекеттік-жеке меншік әріптестік жобаларын енгізуге деген қажеттіліктері

Аймақтар	Аймақтардағы дамыған салалар	Қажеттіліктер
Қызылорда облысы	Ауыл шаруашылығы, өндіруші өнеркәсіп	Энергетика, ТҮКШ, денсаулық сақтау
Алматы қаласы	Көлік, ТҮКШ, денсаулық сақтау, білім беру, туризм	Білім беру, денсаулық сақтау
Солтүстік Қазақстан облысы	Машина жасау, туризм	Білім беру, денсаулық сақтау
Қарағанды облысы	Өнеркәсіп (тау-кен, қара және түсті металлургия, машина жасау және металл өңдеу, химиялық және фармацевтикалық өнеркәсіп)	Білім беру, денсаулық сақтау, ТҮКШ
Шығыс Қазақстан облысы	Өнеркәсіп (тау-кен, қара және түсті металлургия, машина жасау және металл өңдеу, химиялық және фармацевтикалық өнеркәсіп)	Білім беру, денсаулық сақтау, көлік
Атырау облысы	Ауыл шаруашылығы, экологиялық туризм, мұнай өндіру саласы	ТҮКШ, көлік, денсаулық сақтау
Оңтүстік Қазақстан облысы	Көлік, өнеркәсіп (түсті металлургия, химиялық, мұнай), құрылыс	Білім беру, денсаулық сақтау
Ескерту - [25] дереккөз негізінде жасалған		

Бүгінде, Қазақстанның аймақтарында МЖӘ-ті дамытудың басым бағыттары арасында білім беру, денсаулық сақтау, энергетика, тұрғын үй-коммуналдық шаруашылығы, көлік салаларын ерекше атап көрсетуге болады.

### **3.2 Қазақстан Республикасындағы мемлекеттік-жеке меншік әріптестікті жетілдіру шаралары**

Мемлекеттік-жеке меншік әріптестік іске асуын жетілдіру үшін келесідей іс-шараларды атқаруды ұсыныс ретінде енгізуге болады:

1. Қазақстан Республикасындағы мемлекеттік-жеке меншік әріптестіктің бағытталуы мен принциптерінің анықталуы бойынша ұсыныстар;
2. Нормативті базаны жетілдіру бойынша ұсыныстар;
3. Мемлекеттік-жеке меншік әріптестік саласындағы кадрлық саясатты жетілдіру бойынша ұсыныстар;
4. Мемлекеттік-жеке меншік әріптестікке қатысты қолайлы қоғамдық пікір қалыптастыру;
5. Мемлекеттік-жеке меншік әріптестіктің институционалдық ортасын жетілдіру;
6. Мемлекеттік-жеке меншік әріптестік негізінде енгізілетін ақылы автомобиль жолдарын салу.

Ендігі жерде осы аталған ұсыныстардың әрқайсысына жеке тоқталамыз.

1. Қазақстан Республикасындағы мемлекеттік-жеке меншік әріптестіктің бағытталуы мен принциптерінің анықталуы бойынша ұсыныстар.

Қазақстан Республикасында мемлекеттік-жеке меншік әріптестікті іске асырудың негізгі шарттары келесілер болып табылады (30-кесте) [92]:

- мемлекеттік билік органдары, жергілікті органдар және жеке меншік әріптестер арасындағы қатынастардың ұзақ мерзімділігі;
- инфрақұрылымды жеке меншік әріптестердің басқаруы механизмін енгізумен қатар объектілерге мемлекеттік меншік формаларын сақтап қалу;
- республикалық және жергілікті билік органдарының жеке меншік әріптесті анықтауға қатысты қызметінің ашықтығы;
- сапалы және арзан қызмет көрсетуді қамтамасыз ету мемлекеттік-жеке меншік әріптестіктің нәтижелілігі мен тиімділігінің көрсеткіші ретінде;
- қаржы-несие мекемелерінің ресурстарын республикалық және жергілікті билік органдарының кепілдіктерімен сәйкестендіру;
- мемлекеттік-жеке меншік әріптестік келісімшартында тәуекелдерді бөлу, міндеттемелер мен жауапкершілікті анықтау;
- қоғамның мүдделерін қорғау және қажеттіліктерін қанағаттандыру, жеке меншік әріптестердің қызмет көрсету сапасына бақылау жасау, жобаларды қоғамдық ұйымдардың қатысуымен талқылау және мониторингілеу.

Сонымен қоса, қазіргі жағдайда мемлекеттік-жеке меншік әріптестіктің іске асуының ашықтығы, есептілігі, жарыса баламалылығы, заңдылығы, болжанымдылығы, спецификаны есепке алу, экономикалық және қаржылық тұрақтылығы, икемлілігі болуы шарт (30-кесте ). Бұл мемлекеттік-жеке меншік әріптестіктің іске асуындағы халықаралық принциптерге сәйкестікті қамтамасыз етеді.

Қазақстан Республикасындағы мемлекеттік-жеке меншік әріптестікті іске асыруда мемлекет деңгейінде дамудың келесідей бағыттарын ұстану ұсынылады:

1) Қолайлы нормативті-құқықтық орта. Заң әрбір жобаның іске асырылуының негізі бола отырып, мемлекеттік-жеке меншік әріптестік процесін ашық жүргізуді қамтамасыз етуі тиіс.

2) Мемлекеттік-жеке меншік әріптестікті басқарудың мемлекеттік секторының ұйымдасқан құрылымы. Мемлекеттік секторда мемлекеттік-жеке меншік әріптестік жобалары мен бағдарламаларына арналған арнайы команда болуы қажет. Бұл институт жобаның концепциясынан келіссөз жүргізгенге дейін, сондай-ақ жобаларды соңына дейін мониторингілеу процесіне қатысып отыруы тиіс..

3) Мемлекеттік-жеке меншік әріптестік келісімшарттарының детализациясы. Мемлекеттік-жеке меншік әріптестік контрактілері мемлекеттік және жеке меншік әріптестердің міндеттерін, тәуекелдерін және артықшылықтарын қамтуы тиіс. Барлық жағдайларды болжау мүмкін болмағанмен, контрактіде ықтимал дауларды шешу әдісі көрсетілуі керек.

б) мемлекеттік-жеке меншік әріптестік жобаларының табыстарының нақты анықталуы. Жеке меншік әріптес салынған қаржыларының өтелу мерзімі, тиімділігі туралы бастапқы ақпаратқа көзі жетуі қажет.

7) Мүдделі тараптарды қолдау. Мемлекеттік-жеке меншік әріптестіктің іске асырылуы кезінде тек мемлекеттік және жеке меншік әріптес қана емес, сонымен қоса қызметкерлер, қызмет көрсетулерді тұтынатын қоғам мүшелері, бұқаралық ақпарат құралдары, кәсіподақтар және өзге де топтар мүдделі болатыны белгілі. Олардың әріптестік, оның қоғам үшін маңызы туралы көзқарасы қалыптасуы тиіс. Бұл көзқарастың оң болуы әріптестікке деген қоғам тарапынан кедергі туындамауын қамтамасыз етеді. Сондықтан осындай көзқарасты қалыптастыру үшін мемлекеттік-жеке меншік әріптестік туралы ашық ақпарат беру маңызды болып табылады.

30-кесте – Қазақстан Республикасында қазіргі жағдайда мемлекеттік-жеке меншік әріптестікті ұйымдастырудың негізгі принциптері

БҰҰ даму бағдарламасы бойынша негізгі принциптері [93]		Қазақстан Республикасында мемлекеттік-жеке меншік әріптестікті дамыту жөніндегі 2011 – 2015 жылдарға арналған бағдарлама бойынша негізгі принциптер [26]
Принцип атауы	Принцип мәні	Принцип атауы және мәні
1	2	3
Ашықтық	Билік органдарының инветорларға, концессионерлерге, барлық мүдделі тараптарға толық ақпарат беруі	Мемлекеттік-жеке меншік әріптестікке қатысушылар арасында келісімшарт негізінде орта мерзімдік және ұзақ мерзімдік қарым-қатынастар құру

### 30-кестенің жалғасы

1	2	3
Есептілік	Барлық әріптестердің қоғам алдындағы жауапкершілігі және келісімшартта белгіленген өзара міндеттемелері	Өзара пайда табу мақсатында мемлекеттік және жеке меншік әріптестердің мүдделерін сәйкестендіру
Жарыса баламалылық	Барлық потенциалды жеке меншік әріптестер үшін әріптестікке тартылу бойынша тең жағдайлар жасау	Мемлекеттік-жеке меншік әріптестік нәтижелерін бағлауға мүмкіндік беретін критерийлер мен көрсеткіштер белгілеу
Заңдылық	Әріптестікті заңнамада рұқсат етілген формада құру	Мемлекеттік-жеке меншік әріптестік аясында жасалған келісімшарттың әрекет ету мерзімінде жеке меншік әріптестікке берілген мемлекеттік меншік объектілерінің мақсатты пайдаланылуы мен меншік формасының өзгермеуі
Айқындылық және болжанымдылық	Әріптестік шарттарының сәйкес келісімшартта түсінікті мазмұндалуы, осы шарттардың орындалуының қамтамасыз етілгендігі	
Спецификаны есепке алу	Әріптестікті қалыптастыруда қандай да бір аймақтың, әлеуметтік-экономикалық өмір саласының ерекше қажеттіліктерін есепке алу	Мемлекеттік және жеке меншік әріптестердің Қазақстан Республикасының заңнамасымен белгіленген және келісімшартпен анықталған құқықтар мен міндеттерді мойындауы
Экономикалық және қаржылық тұрақтылық	Әріптестік нәтижесінде жасалатын қызмет көрсетулердің тұтынылу деңгейін және әріптестіктің жалпы экономикаға оң салдарларын есепке алу	Мемлекеттік-жеке меншік әріптестікке қатысушылар арасында тәуелдерді, пайданы, кепілдіктерді және міндеттерді өзара тиімді бөлісу
Икемділік	Әріптестіктің әрекет етіп отырған ортадағы өзгерістерге тез икемделуін қамтамасыз ету	Жеке меншік әріптестік конкурсы негізінде анықтау
Теңдік	Халықтың аз қамтамасыз етілген бөлігіне, әсіресе кедейлерге қызмет көрсетулерді қолжетімді ету	
Әлеуметтік қамтылу	Әріптестікті жоспарлау мен іске асыруға әртүрлі қоғамдық топтарды қамту үшін жағдайлар жасау	Мемлекеттік-жеке меншік әріптестік аясында жасалған келісімшарттарды орындауға байланысты тәуекелдерді мемлекеттік және жеке меншік әріптестер арасында әділетті бөлу
Ескерту - [26, 93] дереккөздер негізінде автормен жасалған		

#### 2. Нормативті базаны жетілдіру:

- Бюджеттік кодекске өзгертулер енгізу – бюджеттік инвестициялардың бір түрі ретінде «концессиялық жобаларды бірлесіп қаржыландыру» ұғымын енгізу, бірлесіп қаржыландырылуы мүмкін концессиялық жобаларға анықтама

беру, концессиялық жобаларды дайындау мен іске асырудағы мемлекеттік органдардың құзыретін нақтылау;

- Салық кодексіне өзгертулер енгізу – жол концессияларында тұтынушылардан екі рет алымдар алуды жою (ақылы жол үшін концессионер, одан соң салық органы);

- автомобиль жолдары туралы заңнамаға өзгертулер енгізу – ақылы жолдарды салу кезеңінде балама жолдардың болуы туралы талапты алып тастау, көліктердің әр түрі бойынша ақылы жолдарды пайдалану бойынша әлеуметтік артықшылықтарды санау, ақылы жолдар бойынша ақының ең жоғарғы деңгейін белгілеу;

- «Мемлекеттік-жеке меншік әріптестік туралы» Заң қабылдау, яғни мемлекет пен жеке меншік сектор арасындағы қарым-қатынастарды заң жүзінде бекіту. Мемлекеттік-жеке меншік әріптестіктің заңнамалық анықтамасының болмауы мемлекеттік-жеке меншік әріптестік механизмдері – мемлекет пен жеке меншік сектор арасындағы кез келген келісімшарттық және келісімшарттық емес қатынастар деген түсінік тудырады. Заңда мемлекеттік-жеке меншік әріптестіктің тұжырымдамасын (моделін), басымдықтарын анықтау, негізгі терминдерді, сонымен қатар мемлекеттік-жеке меншік әріптестік аясындағы мемлекеттік саясатты жасау мен іске асыруға өкілетті жауапты органды унификациялау және нақтылау қажет (және қолданыстағы заңнамаға сәйкес түзетулер енгізу керек).

3. мемлекеттік-жеке меншік әріптестік саласындағы кадрлық саясатты жетілдіру:

- аймақтық басқару органдарына мемлекеттік-жеке меншік әріптестік саласында тәжірибесі жоғары мамандар тарту;

- мемлекеттік-жеке меншік әріптестік саласындағы жобаларды жасау мен іске асыруға қатысы бар мемлекеттік қызметкерлер мен жеке меншік сектор өкілдерін үнемі біліктілік жоғарылатуға тартып отыру;

- болашақ экономистер мен қаржыгерлерді дайындауда мемлекеттік-жеке меншік әріптестік негіздерін оқыту. Болашақ экономистер мен қаржыгерлер елдің экономикалық даму стратегиясының бір бөлігі болып табылатын мемлекеттік-жеке меншік әріптестік туралы сәйкес теориялық білімді игеруі тиіс. Бұл үшін осы мамандықтар бойынша оқыту бағдарламаларына «Мемлекеттік-жеке меншік әріптестіктің теориясы мен практикасы» атты пәнді енгізу қажет. Бұл пән келесідей бөлімдерден құралуы көзделеді:

I-бөлім. Мемлекеттік-жеке меншік әріптестіктің теориялық негіздері. Бұнда мемлекеттік-жеке меншік әріптестік пайда болу тарихы, оның негізгі сипаттамалары мен ерекшеліктері, нормативті-құқықтық қамтамасыз етілуі және қолданудың шетелдік тәжірибесі қарастырылады.

II-бөлім. Мемлекеттік-жеке меншік әріптестік құрылымының элементтері. Бұнда мемлекеттік-жеке меншік әріптестік модельдері, формалары, контрактілері, принциптері мәселелері оқылады.

III-бөлім. Мемлекеттік-жеке меншік әріптестік аясындағы жобаның іске асырылу кезеңдері. Бұнда мемлекеттік-жеке меншік әріптестік келісімшартына

қол қою, жобаларды техникалық-экономикалық негіздеу, ықтимал тәуекелдерді талдау процедуралары қарастырылады.

IV-бөлім. Мемлекеттік-жеке меншік әріптестік тиімділігін бағалау. Бұнда жобаны іске асырудағы тәуекелдер, мониторинг бағыттары қарастырылады.

V-бөлім. Қазақстан Республикасында мемлекеттік-жеке меншік әріптестіктің іске асуын талдау. Бұнда мемлекеттік-жеке меншік әріптестік іске асуының негізгі салалары, мемлекеттік-жеке меншік әріптестік жобаларын іске асырудың мәселелері, болашақтағы басымдықтары оқытылады.

VI-бөлім. Мемлекеттік-жеке меншік әріптестік механизмдерін әрі қарай дамыту мен енгізу бағыттары.

Бұндай пәнді оқыту болашақ мамандарға мемлекеттік-жеке меншік әріптестік жобаларына қолдану үшін қажет білім деңгейін жоғарылатуға мүмкіндік береді.

4. Мемлекеттік-жеке меншік әріптестікке қатысты қолайлы қоғамдық пікір қалыптастыру:

- бұқаралық ақпарат құралдарында мемлекеттік-жеке меншік әріптестік туралы ақпараттар тарату;

- мемлекеттік-жеке меншік әріптестіктің потенциалды қатысушылары арасында ақпараттық қызмет жасау;

- мемлекеттік-жеке меншік әріптестіктің тиімділігі туралы материалдарды демонстрациялау және т.б.

Мемлекеттік-жеке меншік әріптестік енгізу барысы туралы позитивті қоғамдық пікір қалыптастыру үшін әлеуметтік желілер сияқты жаппай коммуникация құралын қолдануды ұсынамыз. Әлеуметтік желілерде жеке азаматтар мен әлеуметтік топтар арасында, саяси жүйе мен қоғам арасында, сондай-ақ саяси жүйенің элементтері арасында өзара екіжақты байланыс қамтамасыз етіледі. Әлеуметтік желілер қоғамдық дискуссияны қамтамасыз етеді және осылайша демократияның дамуына қажетті фактор рөлін атқарады. Жылдам, мультимедиялық өзара тілдесуді «Facebook», «ВКонтакте», «Одноклассники», «Twitter» және т.б. сияқты көптеген әлеуметтік желілердің көмегімен іске асыруға болады. Азаматтық қоғамның белмене түсуі жағдайында әлеуметтік желілер ұлтты әлеуметтендіру құралына айналады және халықты әртүрлі процестерге, соның ішінде мемлекеттік-жеке меншік әріптестікке тартып, хабардар етеді.

5. Мемлекеттік-жеке меншік әріптестіктің институционалдық ортасын жетілдіру.

Инвесторлар үшін мемлекеттік-жеке меншік әріптестіктің тартымдылығын арттырудың басты бағыттары жеке меншік құқығын сақтау кепілдіктерін (сонымен қатар, шығындардың орнын толтыру механизмдерін), табыс алу кепілдігін (тарифтік реттеу механизмдерін және мемлекеттік қолдау құралдарын жетілдіру арқылы) институционализация болып табылуы тиіс. Сонымен қоса, салықтық жеңілдіктер, мемлекеттік сатып алулар және т.б. сияқты жеке секторларға арналған қосымша ынталандыру жүйелерін енгізу қажет болып табылады.

Қазақстанда мемлекеттік-жеке меншік әріптестіктің институционалдық ортасын жетілдіру мемлекеттік және жеке меншік секторлардың өзара тиімді ынтымақтастығы принциптеріне негізделі отырып ұлттық экономиканы модернизациялау процесінің бір бөлігі болып табылады. Ұзақ мерзімдік даму мақсаттарына қол жеткізу тұрғысынан алғанда мемлекеттік-жеке меншік әріптестікке ерекше мән беріледі. Себебі, ол жалпы және әлеуметтік инфрақұрылымның қолжетімділігін, тиімділігін және сапасын арттыруды қамтамасыз етуге міндетті. Тиісінше, Қазақстан Республикасында мемлекеттік-жеке меншік әріптестікті дамыту векторы мемлекеттік саясаттың келесідей кешенді шараларының іске асырылуына бағытталуы тиіс: өнеркәсіп салаларының, аймақтардың халықаралық бәсеке қабілеттілігін арттыру, халықтың өмір сапасын жақсарту, сонымен қатар елдің тұтас алғандағы инвестициялық климатын жақсарту.

Мемлекеттік-жеке меншік әріптестіктің институционалдық негіздерін жақсарту үшін Қазақстандық мемлекеттік-жеке меншік әріптестік орталығының қызметін жетілдіруді ұсынамыз. Орталықтың атқаратын міндеттеріне келесілерді қосуды ұсынамыз:

- жеке меншік секторды инфрақұрылымдық жобаларды іске асыруға тарту мақсатында біртұтас мемлекеттік саясатты қалыптастыруды қамтамасыз ету;
- инфрақұрылымдық жобаларды жасауға, сонымен қатар оларды іске асыруға білікті мамандарды тартудың механизмдерін құру;
- жобаларды және оларды енгізуге бастама болған билік органдарын техникалық, құқықтық және қаржылық сүйемелдеуді қамтамасыз ету;
- жеке меншік сектордың инфрақұрылымды модернизациялауға қатысуын қолдау көрсету және оған ықпал ету.

Мемлекеттік-жеке меншік әріптестік жобаларын жасау мен келістіру процедурасын қысқарту мен оңайлату үшін реттеуші органдардың (орталық және жергілікті) қызметтерін бөліну және нақтылау, бір-бірінің өкілдіктерін қайталауды болдырмау қажет. Осы процестердің бір бөлігі ретінде тәуелсіз консультативті ұйымдардың (аймақтық мемлекеттік-жеке меншік әріптестік орталықтарының) аймақтық желісін кеңейту қарастырылуы тиіс. Бұл ұйымдар инвестициялық ұсыныстарды жоспарлау, талдау сапасын және бағалау тиімділігін арттыру мақсатында қызмет атқаруы қажет.

6. Мемлекеттік-жеке меншік әріптестік негізінде енгізілетін ақылы автомобиль жолдарын салу.

Жол желісін дамытудың мемлекеттік деңгейде ұсынылған нұсқасы жеке инвесторларды тарту арқылы ақылы автомобиль жолдарын салу мен пайдалану болып табылады. Бұл шара жол саласына жеке инвестицияларды тартуға мүмкіндік береді. Жеке инвестициялардың өтелуі жолақы төлету есебінен іске асырылады. Бұндай жолдар өнеркәсіптік тасымал үшін және жалпыға ортақ пайдалану үшін салынуы мүмкін. Өнеркәсіптік тасымал кезінде кәсіпорындар салмақтық немесе габариттік шектеулерсіз еркін әрі жылдам жүру үшін, ал жалпыға ортақ пайдаланудағы жолдармен жүргенде халық инфрақұрылымдық артықшылықтар үшін ақы төлейді.

Жол – елдің айнасы, әрі мемлекеттің дамуы мен байлығының көрсеткіші. Жол саласының тиімді қызмет атқаруы және оның қалыпты дамуы тұрақтандырылудың қажетті жағдайы болып табылып, экономиканың көтерілуіне бастап алып келіп, халық тұрмысының жақсаруы мен өмір сүру деңгейінің көтерілуін қамтамасыз етеді [94].

Автокөлік жолдарын салу ел экономикасының маңызды құрамдас бөлігі болып табылады. Замануи экономикалық жағдайларда, соның ішінде жол шаруашылығында, әрқашан қаржыландыру көздерін іздеу қажеттілігі туындап отырады. Өйткені, жол саласы басқа салаларға қарағанда ең залал шеккен сала болып табылады. Осыған байланысты жол құрылысының өсу қарқынын қалпына келтіру мәселесі маңызды мәселелердің бірі ретінде қарастырылады. Мемлекеттік және аймақтық бюджеттерде жолдарды жөндеу мен салуға едәуір қаражат салынады. Алайда бұл қаражат қолданыстағы жолдарды ұстап мен жөндеуге шығындалады. Қаражаттың жетіспеуіне байланысты жолдарды салу көлемі едәуір қысқарады.

Бұл ұсыныстың өзектілігі, төменде келтіріліп отырған жағдаяттар бойынша анықталады:

- біріншіден, соңғы он жылдықтағы әлемдік тәжірибеде ақылы автомобиль жолдарының жол желісінің жалпы ұзындығындағы, автомагистральдардың ұзындығындағы үлесі жоғары қарқынмен артып келеді. Нарықтық экономиканы ұстанған жекелеген елдерде ақылы автомобиль жолдарының үлесіне сол мемлекеттердегі жолдардың едәуір бөлігі жатады. Қазір әлемде 25 миллион километр автомобиль жолдары бар, соның ішінде 240 мың километр магистральдар, оның ішінде 150 мың километр ақылы. Европада автомагистральдардың ұзындығы 50 мың км-ден астам, олардың 61%-ы ақылы [95]. Мысалға, ақылы автомобиль жолдарының жол желісінің жалпы ұзындығындағы, автомагистральдардың ұзындығындағы үлесі, сәйкесінше Германияда – 1,9 және 100 %, ал Францияда – 0,8 және 70,4 пайыздарды құрайды [96];

- екіншіден, Қазақстан Республикасында ақылы автомобиль жолдарын дамытуға жеке меншік сектордың қаражатын тартуды арттырудың есебінен мемлекеттік бюджеттік қаржыландырудың үлес салмағын азайту міндеті қойылып отыр;

- үшіншіден, статистикалық мәліметтерге сүйенсек, жолдардың 80%-ы жөндеуді қажет етеді, ал экономиканың қажеттіліктерін қанағаттандыру үшін әлі де 4,5 мың км-ден астам жол салу керек (бұл жұмыстардың шамамен алғандағы құны мемлекеттік бюджеттің мүмкіндік шегінен асып кетеді).

Жол саласының қызметін пайдаланушылардың қажеттіліктерінің өсуі және автомобильдерді пайдалану жағдайы, жолдардың көліктік-эксплуатациялық ахуалы, сондай-ақ жол бойындағы қызмет көрсету деңгейі арасындағы қарама-қайшылық қозғалыстың жайлылығының төмендігінен, жыл сайынғы экономикалық жоғалтулардан көрініс табады.

Қалыптасып отырған жағдайдан дұрыс жол табудың ықтимал бір мүмкіндігі ретінде мемлекеттік және жеке меншік әріптестік формасында



коммерциялық негіздегі автомобиль жолдарын салу және оны пайдалануға қарастырылады. Ақылы автомобиль жолдарын салу және оны пайдалануға беру саласындағы мемлекеттік және жеке меншік әріптестік тек бюджетке түсетін салмақты азайтып қана қоймайды, сонымен бірге, көлік саласындағы инвестициялық ахуалды жақсартып, жол-көлік қызметін көрсету нарығындағы бәсекелестікті дамытады, автомобиль жолдарын салу мен пайдалануға беруде және жол инфрақұрылымын басқаруда алдыңғы қатарлы әлемдік тәжірибелерді пайдалануға мүмкіндік береді [97]. Ақылы автомобиль жолдарын салу мен пайдалануға беру шеңберінде мемлекеттік-жеке меншік әріптестікті қолдануда ақылы автомобиль жолдарын енгізудің жобалары жасалып, іске асырылады.

«Ақылы автомобиль жолы (ағыл. toll road, нем. Mautstrasse) деп белгілі бір жүріп өту төлемін талап ететін жолды атайды. Көптеген дамыған елдерде қолданылатын бұл жүйе автомагистраль, көпір және туннельдердің құрылысын қаржыландырып, лайықты деңгейде пайдалану сапасын қамтамасыз етудің тиімді әрі оңтайлы тәсілі болып табылады.

Шетелде көптеген ақылы жолдар Build-Operate-Transfer (BOT), яғни Салу-Пайдалану-Табыстау моделі бойынша салынып, қолданысқа беріледі. Жеке компаниялар өз қаражатына жол құрылысын жүргізіп, анықталған уақыт аралығында өз иелігінде ұстайды. Пайдалану мерзімі өтіп кеткеннен соң, жол иелігі мемлекетке өткізіледі. Австралия, Канада, Гонгконг, Үндістан, Оңтүстік Корея, Жапония сияқты мемлекеттерде бұл жүйе автомобиль жолдарын салу және пайдалану бойынша басымдыққа ие» [98].

Ақылы автокөлік жолдарын пайдалануға беруді енгізу барысында туындайтын аса маңызды мәселелердің бірі - автокөлік жолдарының ақылы телімі бойынша автокөлік құралдарының жүруіне тарифтер белгілеу.

Дәстүрлі түрде ақылы жолдармен жүргені үшін жолақыны жол жүрушілер төлейді. Тариф жобаның толық құнына байланысты белгіленеді. Бұнда жолдың қызмет ету мерзіміндегі қаржыландыру мен жөндеу жұмыстарының құны ескеріледі.

Ақылы автомобиль жолдарын енгізудің жобасын жасаудың кезеңдері 16-суретте көрініс тапқан.

Әдетте, әлемдік тәжірибеде, бірінші кезеңде әлдебір аймақтың белгілі бір учаскесіне ақылы жолды енгізудің қажеттілігі туралы болжам пайда болады. Ары қарай ақылы жолды енгізу жобасының техника-экономикалық негіздемесі жасаланады. Техника-экономикалық негіздеме кезеңіне ақылы жолға қатысты сұранысты болжау енгізіледі. Ұсынылып отырған нұсқада біз ақылы жолға сұранысты болжауды техника-экономикалық негіздеме жүргізудің мақсаттылығын анықтайтын жеке кезең ретінде бөліп көрсетеміз. Оның негізделуі мыналардан тұрады: «тәжірибе жүзінде ақылы жолдардың көптеген жобалары сұранысты болжаудағы олқылыққа байланысты қаржылық проблемаларға ұшырайды. Көлік инфрақұрылымының 210 жобасының жұмысы сарапталған зерттеу көрсеткендей, олардың тең жартысынан астамында сұранысты болжаудағы олқылық 20%-дан астам деңгейді құрайды. Мысалға, Даллас Гринуэй (АҚШ) жобасын жасау кезінде мамандардың

есептеуі бойынша, алғашқы 6 жылда өсім 14%-ды құрайды деп ұйғарылды. Бастапқы бағалау – күніне 34 000 көлік құралының жүріп өтуі өте асыра бағалау болып шықты да, шын мәнісінде, күнделікті орташа трафик 11 500 көлік құралын қамтыды» [99]. Ақылы автомобиль жолдарын енгізудің жобасын жасау мен жүзеге асырудың сәттілігін қамтамасыз ету сұранысты болжаудағы олқылықтың алдын алады.



16-сурет – Ақылы автомобиль жолдарын енгізу жобасын әзірлеу кезеңдері  
Ескерту – автормен құрастырылған

Жол кластері аумақ үшін маңызды. Жұмыс жасап тұрған жолдар санының өсуі басқа салалардағы аймақтық өнімнің өсуіне, бюджетне түсетін салықтардың артуына әкеледі. Осылайша, жол құрылысы объектілерінің санын арттыруға мүмкіндік беретін әдістемелерді жасау мәселесі аймақтар үшін, сонымен қатар бизнес-қауымдастық пен халық үшін өзекті мәселе болып табылады.

Мемлекеттік-жеке меншік әріптестік іске асуын жетілдіру бойынша Қазақстан Республикасындағы мемлекеттік-жеке меншік әріптестіктің бағытталуы мен принциптерінің анықталуы бойынша ұсыныстар, нормативті базаны жетілдіру, мемлекеттік-жеке меншік әріптестік саласындағы кадрлық саясатты жетілдіру, мемлекеттік-жеке меншік әріптестікке қатысты қолайлы қоғамдық пікір қалыптастыру, мемлекеттік-жеке меншік әріптестіктің институционалдық ортасын жетілдіру, мемлекеттік-жеке меншік әріптестік негізінде енгізілетін ақылы автомобиль жолдарын салу сияқты ұсыныстар жоғарыда жүргізілген зерттеудің негізінде жасалған тұжырымдарға сәйкес жасалып отыр. Бұл ұсыныстардың әрқайсысы жеке кеңірек тоқталуды қажет етеді.

Біз осы ұсыныстардың ішінен мемлекеттік-жеке меншік әріптестік негізінде енгізілетін ақылы автомобиль жолдарын салуды бөліп қарастырғымыз келеді. Сонымен, мемлекеттік-жеке меншік әріптестік негізінде автомобиль жолдарын салу бүгінгі күні ерекше маңызы бар мәселе болып отыр. Тәжірибе жүзінде көптеген ақылы жолдар жобалары сұранысты болжаудан кеткен

кателіктерге байланысты қаржылық қиындықтарға ұшырап жатады. Бұл ақылы жолдарға деген сұранысты болжау әдістемелерін жетілдіруді қажет етеді.

### **3.3 Мемлекеттік-жеке меншік әріптестік негізінде енгізілетін ақылы автомобиль жолдарына сұранысты болжау әдістемесі**

Ақылы жолға сұранысты болжаудың түрлі әдістемелері бар. Біз балама ретінде өз еліміз үшін «ақылы жол» ұғымының жаңашылдығын ескере отырып, өз әдістемемізді ұсынамыз. Аталған әдістеменің жалпы сипаттамасы 1-кестеде беріліп отыр.

Уақыттық және қаржылық мүмкіндіктердің шектеулілігінен барша автокөлік иелеріне сұрау салып шығу еш мүмкін емес. Осыған байланысты барша автокөлік иелері арасынан барлық пікірлердің негізгі жиынтығын танытатын репрезентативтік іріктеме жиынтығын, яғни, іріктеме көлемін белгілеп аламыз. Іріктеме көлемі респонденттер санын білдіреді. Оларға сауал қою арқылы генералды жиынтықтың, яғни, басқаша айтар болсақ, зерттелініп отырған жағдайдағы еліміз бойынша немесе белгілі бір аймақтағы барша жеңіл автомобиль көлік иелерінің жиынтығының пікірін талдауға болады. Тәжірибе жүзінде іріктеме көлемін анықтаудың бірнеше амал-тәсілдері қолданылады:

- Еркін әдіспен есептеу бойынша, нақты нәтижеге жету үшін еш дәлелдеусіз іріктеме негізгі жиынтықтың 5%-ын құрауға тиіс;
- дәстүрлі әдіспен есептеу бойынша, ақылы жолға сұранысты болжауды зерттеу мақсатына орай 1000 респонденттен сауалнама алуды қажет етеді;
- статистикалық әдіспен есептеу ақпараттың статистикалық сенімділігіне сүйенеді. Статистикалық әдіс бойынша таңдау көлемі төмендегі формуламен есептелінеді:

$$n=(t^2\sigma^2N)/(t^2\sigma^2+\Delta^2N); \quad (6)$$

бұнда  $t$  – сенім коэффициенті. Әдетте, маркетингтік зерттеулерде қолданылатын сенім коэффициенті 2-ге тең;

$\sigma^2$  – зерттелетін белгінің дисперсиясы (оны әдетте эксперимент, сынама зерттемесі немесе оның аналогы негізінде анықтайды);

$\Delta$  – әдетте, 30% (немесе 0,3) көлемінде ұшырасатын іріктеменің шекті қателігі;

$N$  – зерттелетін (генералды) жиынтықтағы бірлік саны [100].

Іріктеме көлемін есептеуге мысал келтіреміз.

Біз алдымызға Қазақстандағы ақылы жолға деген сұранысты болжауды анықтау міндетін қойып отырмыз. Аталған міндетті шешу үшін біз төмендегідей сұрақтардан тұратын сауалнама құрастырдық: «Сізге автомобильмен жайлы да қауіпсіз жүру ұнай ма?», «Сіз қалааралық автомобиль жолдарымен жүресіз бе?», «Қай жолдың сапасы бәрінен бұрын Сізге ұнамайды?», «Сіз қалааралық автомобиль жолдарымен шамамен жылына қанша километр жол жүресіз?», «Сіз жылына техникалық қызмет көрсету станциясында (ТҚКС) көлік жөндеуге қанша ақша шығындайсыз?»,

«Жоспардан тыс ТҚКС-нда болуыңыздың себебі (жүріс бөлігінің, қораптың, қозғалтқыштың істен шығуы)», «Егер сізге ақылы негіздегі бағасы көңілге қонымды сапалы қалааралық жолмен жүруді ұсынса, онда», «Ақылы негіздегі қалааралық жолмен жүруде Сіз үшін қандай баға қалта көтерерлік?», «Сіздің автомобиліңіздің жылдық орташа жүгірісі?» және т.б. (Қосымша Г)

Аталған сауалнаманы қолдана отырып, әлеуметтік желілердің көмегімен Қазақстан қалалары бойынша 15 респондент арасында бастапқы (пилоттық) сауал жүргіздік. Сауалнамадан ең негізгі сауалдарды таңдап алдық. Басты сауалдарға берілген жауаптардың нәтижесі 31-кестеде беріліп отыр.

### 31- кесте – сауалнамадағы басты сауалдардың жауаптарының нәтижесі

Сұрақ: «Егер де Сізге ақылы негіздегі сапалы қалааралық жолмен жүруді ұсынса, онда:»		
Сұраққа жауаптың нұсқаларының саны	Жауаптар нұсқалары	15 респондент арасында жүргізілген бастапқы (пилоттық) сұраудың жауаптарының саны
m=2	- ақылы жолмен жүресіз	X1=13
	- сапасы шамалы тегін жолды таңдайсыз	X2=2
Ескерту – Автормен құрастырылған		

(6)-формулаға сәйкес сенім коэффициенті (t), таңдаудың шектік қателігі (Δ) белгілі. Негізгі жиынтық N=3804700 адам (Қазақстандағы жеңіл автомобильдің жеке меншік иелерінің саны) [61]. Белгісіз болып қалатын тек зерттелетін белгінің ( $\sigma^2$ ) дисперсиясы.

$$\sigma^2 = \sqrt{((X1 - X_{cp})^2 + (X2 - X_{cp})^2) / m}; \quad (7)$$

Барлық респонденттердің берген орташа баллдық бағалауы:

$$X_{cp} = \sum X / m; \quad (8)$$

$$X_{cp} = 15 / 2 = 7,5;$$

$$\sigma^2 = \sqrt{((13 - 7,5)^2 + (2 - 7,5)^2) / 2} = 5,5;$$

$$n = (2^2 * 5,5 * 3804700) / (2^2 * 5,5 + 0,3^2 * 3804700) \approx 244,26$$

Бұл шаманы біз 245 адамға дейін дөңгелектейміз, яғни, 0,075 %-дық іріктеме шығады.

Бұл 245 респондентке жүргізілген сауал барша жеңіл автомобиль иелерінің пікірін танытады деген сөз. Бұл – іріктеме көлемін есептеуге статистикалық әдісті қолданудың мысалы.

32-кестеде сұрау жүргізудің оптималды нұсқасын таңдау үшін іріктеме көлемін есептеуде түрлі амал-тәсілдерін қолдану арқылы сұрау жүргізудің экономикалық көрсеткіштерін салыстырамыз.

32-кесте – Ақылы автомобиль жолдарына сұранысты болжау әдістемесінің жалпы сипаттамасы

		Ескертпе
Атауы	Ақылы автомобиль жолдарына деген сұранысты маркетингтік зерттеу негізінде болжау	
Мақсат	Ақылы автомобиль жолдарына деген сұранысты болжау және көлік инфрақұрылымындағы МЖӘ механизмдерін енгізу қажеттілігін айқындау	
Міндет	- қолданыстағы автожолдар желісіне қанағаттанушылық деңгейін анықтау; - жүргізушілер мен автокөлік иелерінің ақылы жолдармен жүруге дайындығын айқындау.	
Зерттеу нәтижесі	- тұтынушылар типологиясы; - тұтынушылар мінезін модельдеу; - қызмет көрсету сапасының көрсеткіші: инновация, қауіпсіздік, жайлылық; - сұранысты болжау.	
Сұрау формасы	респонденттің өз бетімен сауалнаманы толтыруы	Сауалнама 1-2 беттен аспауға тиіс
Респонденттер	- Қазақстандағы жеңіл автомобиль иелері; - Қазақстандағы жеңіл автомобиль жүргізушілері	Ақылы жолдардағы қозғалыстың ықтимал қатысушылары авткөлік құралдары (АКҚ) болып табылады. АКҚ-на жеңіл автомобиль, жүк көліктері және автобустар жатады. ҚР статистика Агенттігінің дерегі бойынша 2014 жылғы Қазақстандағы жалпы тіркелген АКҚ ішінде үлестік көрсеткіші ең жоғарысы - жеңіл автомобильдер (87,4%). Осыны ескере отырып, біз респондент ретінде жеңіл автомобиль иелері мен жүргізушілерін тандап алдық.
Сауалнама өткізу орны	ТҚКС, көлік жуу (респонденттерде жауап беруі үшін қолайлы жағдай мен уақыт бар)	Көлік жуу мен ТҚКС-да клиентке қызмет көрсету әдетте 20, одан да көп минутты алады. Ал, сауалнаманы толтыруға қажетті уақыт – 10 минут.
Сауалға қатысуды қаламауды еңсеру әдісі	Сауалнама толтырғаны үшін ақы төлеу	Сауал жүргізуші және ТҚКС немесе көлік жуу әкімшілігі тараптары арасында ынтымақтастық туралы келісімшарт жасалынады. Келісімшарт бойынша, зерттеу жүргізуші тарап сауалнама бланкілерін ТҚКС мен көлік жуу әкімшілігіне береді. Әкімшілік өз клиенттеріне сауалнама толтыруды ұсынады. Сауалнама толтыра қалған жағдайда клиент 100 теңге көлемінде ТҚКС мен көлік жуу қызметінің жеңілдігіне ие болады. Сауалнама толтырғаны үшін әкімшілік ұсынған жеңілдік сомасының қайтарымын зерттеу жүргізуші тарап өтейді
Ескерту – Автормен құрастырылған		

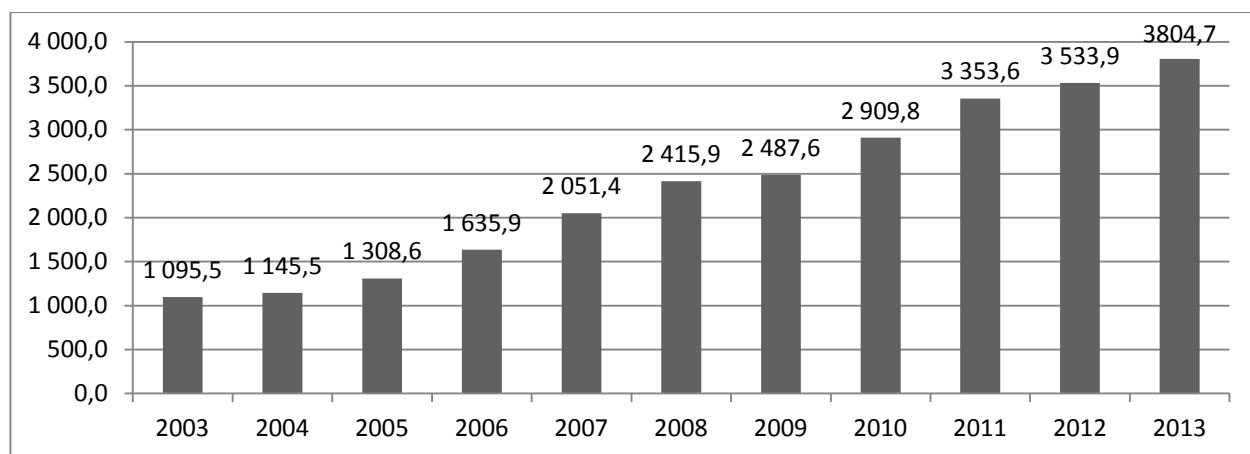
33-кесте - Іріктеме көлемін есептеудің әртүрлі тәсілдерін қолдану арқылы сұрау жүргізудің экономикалық көрсеткіштері

N=	1 респондентке сауал қоюға кететін шығын, тенге	1 респондент сауалы на кететін уақыт, мин	Іріктеме көлемін есептеудің әдісі								
			Еркін (N-нен 5%)			Дәстүрлі (1000 респондент)			Статистикалық		
			n	Шығындар, мың тенге	Уақыт шығыны, мин	n	Шығындар, мың тенге	Уақыт шығыны, мин	n	Шығындар, мың тенге	Уақыт шығыны, мин
3804700	100	10	190235	19023,5	1902350	1000	100	10000	245	24,5	2450
Ескерту – Автормен құрастырылған											

33-кестеде берілген мәліметтерден көргеніміздей, іріктеме көлемін есептеудің статистикалық әдісін қолданып зерттеу жүргізу ақша мен уақытты біршама үнемдеуге көмектеседі.

Қазақстан қалалары бойынша 245 респондент арасында сұрау жүргіздік.

Енді зерттеудің барысында алынған нәтижелеріне ақылы қалааралық жолдың қызмет көрсетуіне сұраныстың болжануының жүзеге асырылуын негізге ала отырып интерпретация жасаймыз. Ең алдымен атап өтетініміз, қазіргі кезде Қазақстан Республикасында қалааралық маңызды ақылы жолдарды пайдалануға сұраныс туындауы үшін барша қажетті алғышарттар жасалып отыр. Бірінші кезекте автокөлік иелерінің жеңіл автомобильдері паркінің үздіксіз өсуінің факторын атап өткен жөн (17-сурет). Бұл көрініс еңбекақы деңгейінің 2003 жылғы 156,7 АҚШ долл.-нан 2013 жылы 714,1 АҚШ долл.-на дейін артуымен біріге отырып, Республика азаматтарының әлауқатының арта түскендігін танытады, сонымен қоса, қалааралық маңыздағы ақылы жолдары қызметінің көрсетілуі қажеттілігін негіздейді.

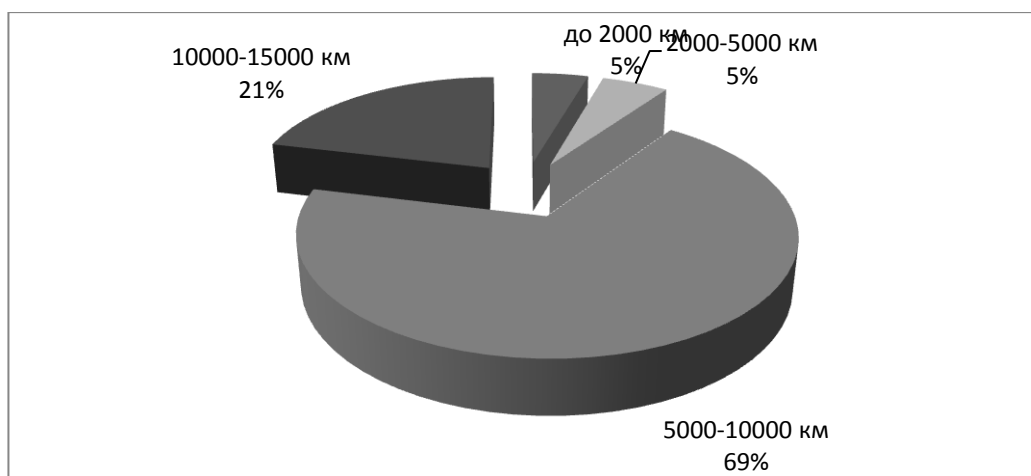


17-сурет - 2003-2013 жылдардағы жеке меншік иелердегі жеңіл автомобильдер санының динамикасы, мың бірлік

Ескерту – Автормен құрастырылған

Бұл қазіргі кезде Қазақстанның экономикалық дамуы автокөлік иелерінің ақылы қалааралық жолдардың қызметін пайдалана алатындай дәрежеге жеткенін көрсетеді. Оның үстіне, зерттеу нәтижесінде біздің аңғарғанмыз - сұралғандардың 100%-ке жуығы қалааралық жолмен тұрақты түрде жүріп тұратындығы. Сонымен бірге, осылардың 100%-ы сапалы және жайлы жол жүруді қалайды. Көлік иелері жай ғана сапалы жолды бағалап қоймайды, сонымен қатар, ол үшін қолайлы баға бойынша (жолдың 1 шақырымына 1-2 теңге шегінде) төлем төлеуге де әзір. Сапасы нашарлау тегін жолдан бас тартып, тиімділігі жоғары ақылы жолға көшуді 98%-ы қалайды.

Автокөлік иелерінің шын мәнісінде ақылы жолды пайдалануға мүлдем дайын емес, әрі тегін және сапасыз жолмен жүргенді қалайтын қалған 2%-ы 18-25 жас аралығындағы жас автокөлік иелеріне жатады. Ал, ересектер, яғни, тиісінше, төлем қабілеттілігі жоғары жеңіл автокөлік иелері ақылы қалааралық маңыздағы жолдардың қызметін пайдаланушы негізгі потенциалды топ болып табылады. Бұл арада бір атап өтетіні, Қазақстан Республикасында ақылы жолдың қызметіне деген потенциалды сұраныс қазіргі кезде өте жоғары. Зерттеу барысында белгілі болғандай, орта есеппен әр жүргізуші өз көлігімен жылына 24 мың км жүрсе, оның ішінде 8057,1 км-і (немесе 33,6%) қалааралық жолдың еншісіне тиеді. Ал, жеңіл автокөлік иелерінің қалааралық жолмен жүруінің километражының бөлінуін келесідей көрсетуге болады (18-сурет).



18-сурет - Қалааралық жолдар бойынша жеңіл автомобильдердің жорығының бөлінуі, %

Ескерту – Автормен құрастырылған

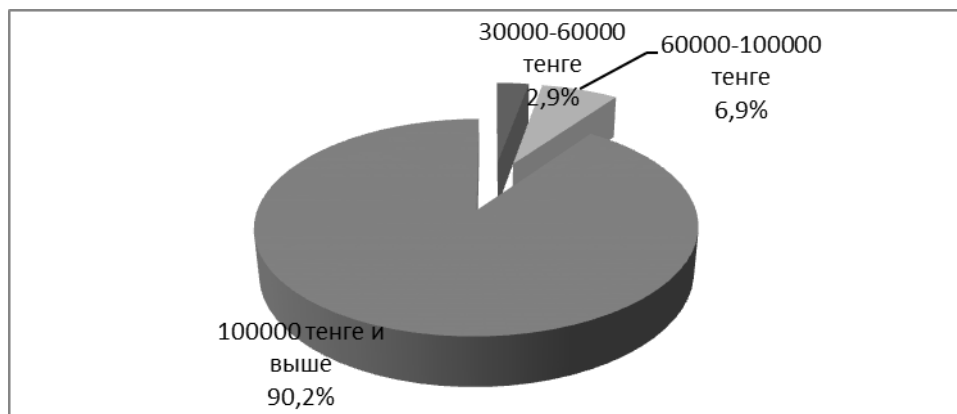
Диаграммадан көріп тұрғанымыздай, барлық автокөлік иелерінің 69%-ы қалааралық жолмен 5-тен 10 мың км-ге дейін (осыдан кейінгі статистикалық есептеулерде интервал ортасы ретінде 7,5 мың км шамасы алынады) жүріп өтеді, ал 21% көлік иелері жылына 10-нан 15 мың км-ге дейін жол жүреді. Көріп отырғанымыздай, Қазақстандағы шынайы автожорық өте үлкен. Сондықтан ақылы жолдардың қызметін пайдалануға деген сұранысты болжау тереңдете зерттеуді керек етеді.

Біз ақылы жолдардың қызметін пайдалануға деген сұраныс екі аспектіде қарастырылуы керек деп есептейміз:

1. Біріншіден, автокөлік иелері үшін сапалы және жайлы жолмен жүруге деген сұраныстың ретінде. Бұл сұраныс қалааралық жолмен автожорықтың шамасына, сонымен қоса, осы жол жүрудің бағасына және автокөлік иелерінің оны төлеуге дайын болуына тәуелді.

2. Екіншіден, автокөлік иесінің қозғалтқыштың, жүріс бөлігінің және т.б. істен шығуына байланысты жоспардан тыс жөндеуге балама ретідегі жүруге деген сұраныс ретінде. Зерттеу барысында белгілі болғандай, автокөлік иелері жоспардан тыс жөндеуге жылына орта есеппен 115 мың теңгеден артық жұмсайды, оның негізгі себебі – жолдардың, оның ішінде, қалааралық жолдардың сапасының төмендігі (шығындар бөлінуі 19-суретте көрсетіліп отыр).

Атап өтерлігі, бірінші аспектідегі сұраныс автокөлік иесінің ақылы жолмен жүргені үшін төлем төлеуге жайлы жүріске деген қажеттілікті ескере отырып дайын екендігін білдіреді. Екінші аспектідегі сұраныс автокөлік иелері үшін ақылы жолдарға деген сұраныстың ықтимал жоғарғы шегін білдіреді. Сонымен қатар, ақылы жол жүрудің белгіленген бағасы бірінші аспектідегі сұраныс шамасы екіншісінен аз болатындай етіп белгіленуі тиіс. Әйтпесе, олар бұндай жолмен жүруге жоспардан тыс жөндеуге жұмсағандарынан да көп шығын шығарады да, бұндай ақылы жолмен жүру автокөлік иелері үшін өз маңыздылығын жояды.



19-сурет - Автокөлік иелерінің жоспардан тыс жөндеуге жұмсаған шығындарының бөлінуі, %

Ескерту – Автормен құрастырылған

Ақылы жолдарға деген сұраныстың бірінші және екінші түрлері арасындағы айырма автокөлік иелері үшін экономикалық пайданы білдіреді. Енді ақылы жол қызметін тұтынуға деген сұраныстың бірінші түрін болжаймыз. Бұл жерде ұсынылатын осындай қызмет көрсетулерден түсетін табысты келесі (9) формуламен анықтаймыз:

$$C = AD * QB * AJ * AVP \quad (9)$$



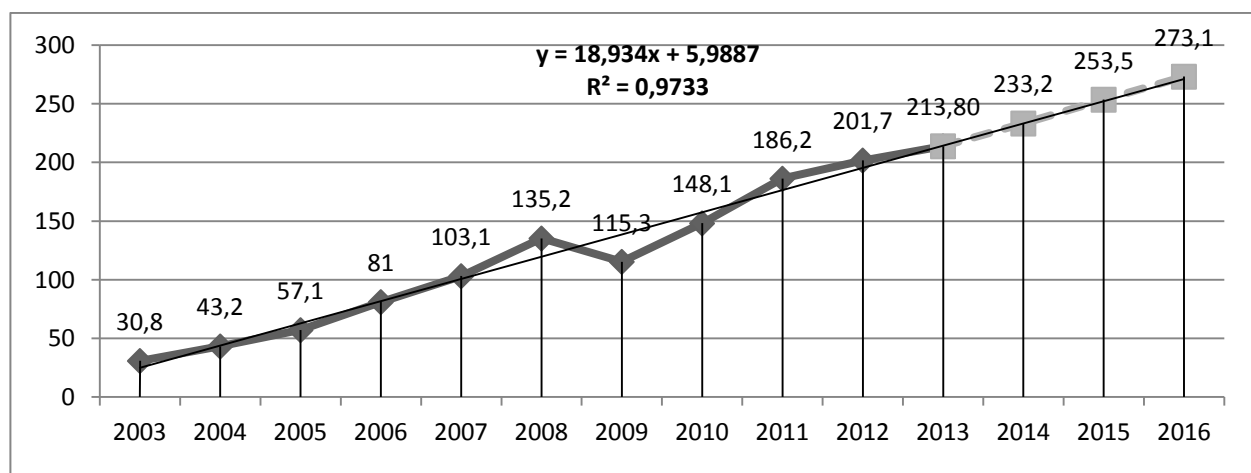
Бұнда, С – сұраныс шамасы (теңге), АД – автокөлік иесінің қызмет көрсетуге төлем төлеуге дайындығы (98% деңгейде бағаланады, перспективада 100%-ға қарай ұмтылады), ҚБ – жол жүру үшін қолайлы баға (сауал салу кезінде 1,5 теңге екендігі белгілі болды), АЖ – бір автомобильдің жылдық жорығы (км), АВП – Қазақстандағы автомобиль паркі (жеңіл авто).

Ақылы жол жүру үшін төлем төлеуге дайындықтың 98% құрайтынын, сауал жүргізілгендерің 100%-і үшін 1,5 теңге төлем қолайлы екендігін ескере отырып, сұраныс динамикасын анықтаудың басты факторлары ретінде қалааралық жолмен бір автомобиль жорығының орташа шамасын және жеке меншік жеңіл автомобильдер паркінің динамикасын қарастырамыз. Бұл жерде көрсетілген параметрлерді сыртқы факторларға байланысты түрде болжайтын боламыз, атап айтсақ:

1) автомобиль паркі динамикасын – Қазақстанның ЖІӨ деңгейіне тәуелділігі түрінде;

2) қалааралық жолмен автомобильдің орташа жорығын – Қазақстандағы табыс деңгейіне тәуелділігі түрінде.

Осылайша, Қазақстанның ЖІӨ (млрд. АҚШ долл.) динамикасы мен жеке жеңіл автомобиль паркі арасындағы байланысты корреляциялық бағалау көрсеткендей, олардың арасындағы корреляция коэффициентінің мәні 0,991-ді құрайды. Бұл мән көрсеткіштердің арасындағы байланыстың тұрақтылығын және болжау кезінде пайдалануға жарамды екендігін білдіреді. Сонымен, желілік регрессияның функциясын пайдалана отырып, біз Қазақстандағы 2014, 2015 және 2016 жылдарға арналған ЖІӨ көрсеткішіне болжау жасай алдық (20-сурет).



20-сурет. Қазақстанның 2016 жылға дейінгі ЖІӨ-н желілік регрессия әдісімен болжау, млрд.АҚШ долл.

Ескерту – Автормен құрастырылған

Детерминация критерийінің  $R^2$  мәні болжаудың жоғарғы дәлдігі мен сенімділігін көрсетеді. Ары қарай ең кіші квадраттар әдісін (ЕкКӘ), ЖІӨ көрсеткіштерінің динамикасын, автопарк динамикасын қолдана отырып, елдегі

автомобиль паркінің шамасын ЖІӨ болжауына тәуелді түрде болжауға мүмкіндік беретін регрессиялық теңдеу жасалды:

$$ABП = 514,15 + 15,267 * ЖІӨ \quad (10)$$

Осы теңдеуге сәйкес, Қазақстандағы ЖІӨ-ң 1 млрд. АҚШ долларнына өсуі жеке меншік автомобильдер паркінің 15,267 мың бірлікке өсуіне әкеледі.

Ендігі жерде бір автомобильдің ортажыдық жорығы көрсеткішін автокөлік иесінің табысының деңгейіне тәуелді түрде болжаймыз. Бұл үшін зерттеу нәтижесінде анықталған орташа жорықтың табысқа тәуелділігін толығырақ қарастырамыз (34-кесте).

34-кесте - Автокөлік иесінің табысының деңгейіне қарай қалааралық жолдармен автомобильдің жылдық жорығының бөлінуі, %

Жылдық жүгіріс, км				Орташа табыс, мың теңге	
2000 км дейін	2000-5000 км	5000-10000 км	10000-15000 км	Интервалдық бағалау	Интервалдың ортасы мың теңге
Жорық үшін интервалдың ортасы, км					
1000	3500	7500	125000		
2,9%				20 мыңға дейін	10
1,6%	5,3%			20-40 мың	30
		26,1%		40-60 мың	50
		18,8%	12,2%	60-100 мың	80
		24,1%	9,0%	100 мыңнан жоғары	120
Ескерту – Автормен құрастырылған					

Корреляция-регрессиялық талдау құралдарын қолдану арқылы белгілі болғандай, автокөлік иесінің табысының орташа көлемі және қалааралық жолдармен автомобильдің жылдық орташа жорығы арасындағы өзара байланыс теңдеуі төмендегідей болып келеді:

$$AJ = 1543,7 + 75,94 * JA \quad (11)$$

Бұнда, AJ – автомобиль жорығы, JA – жалақы деңгейі.

Осылайша, автокөлік иесінің (басты табыс көзі деп қарастырылатын) табысының орташа көлемінің 1%-ға өсуі қалааралық жолдармен бір автомобильдің жылдық орташа жорығын 75,94 километрге арттырады. Қазақстан бойынша желілік авторегрессия негізінде құрылған орташа жалақы болжамы 21-суретте көрсетілген.

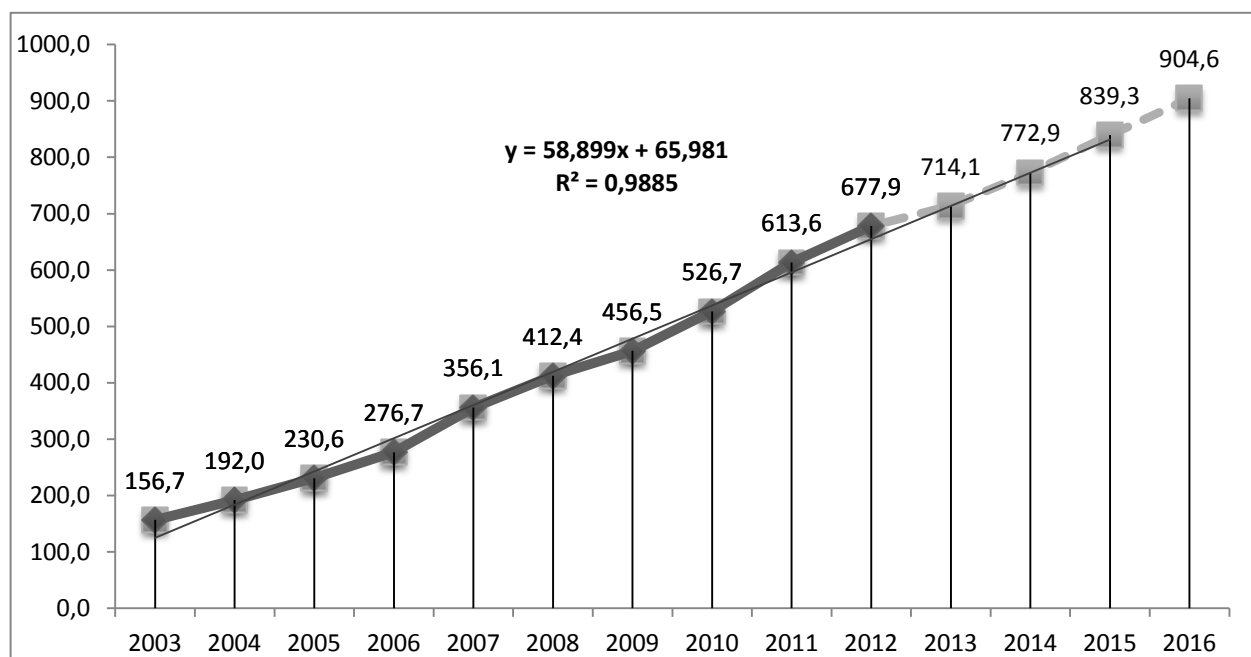
Көрсетілген мәліметтерді және анықталған тәуелділіктерді пайдалана отырып, 35-кестеде бірінші нұсқа бойынша қалааралық маңыздағы ақылы автомобиль жолдарына деген сұраныстың болжануы көрсетіледі.

Ақылы жолмен жүруге сұраныстың болжануының екінші нұсқасы автокөлік иелерінің жоспардан тыс жөндеуге кететін шығындарына балама ретінде қарастырылады. Сұрау кезінде анықталғанындай, автокөлік иелерінің

90,2%-ы жоспарланбаған автожөндеуге жылына 100 мыңнан аса теңге жұмсайды, оның басты себебі – жолдардың нашарлығы. Екінші нұсқа бойынша ақылы жолдарға деген сұраныс төмендегідей негізде анықталады:

$$C = \text{ЖтШ} * \text{ФМД} * \text{АВП} \quad (12)$$

Бұнда, ЖтШ – 1 автомобиль үшін жоспардан тыс жылдық шығын (орташа), ҚЖФ – жөндеудегі қалаларалық жол факторының үлесі (бұрындары белгіленгеніндей, Қазақстандағы автомобильдердің жалпы жорығының 33,6%-ы қалааралық жолдардың еншісіне тиеді, сондықтан да, аталған фактордың бұл мәні сол күйінде біздің есептеуімізге еніп отыр).



21-сурет - Қазақстандағы 2016 жылға дейінгі орташа жалақының болжамы, АҚШ долл.

Ескерту – Автормен құрастырылған

Бізге сұранысты болжау үшін қалааралық жолдармен жүріп өтілетін автомобиль жорығына тәуелді болып табылатын бір автотомобильдің жоспарланбаған жөндеуіне жыл сайын жұмсалатын орташа шығын шамасын болжаймыз (36-кесте).

35-кесте. Қазақстандағы 2016 жылға дейін қалааралық ақылы автомобиль жолдарына сұраныстың болжануы (жайлы жол жүруге деген сұраныс)

Көрсеткіштер	2013 жыл	2014 жыл (болжау)	2015 жыл (болжау)	2016 жыл (болжау)
Ақылы қалааралық жолдармен жүруге орташа дайындық, %	98%	98%	98%	98%
1 км-ге жол ақының орташа құны, теңге	1,5	1,5	1,5	1,5
Бір жеңіл автомобильдің қалааралық жолдармен орташа жүруі, км. жылына	8057,1	8137,1	8220,2	8302,7
Жеңіл автомобиль автопаркі, мың бірлік	3 804,7	4 074,5	4 384,8	4 684,1
Жайлылық элементі ретінде ақылы жолдарды пайдалануға деген потенциалды сұраныс, млн. теңге	45062,9	48777,3	53023,4	57206,6
Ескерту – Автормен құрастырылған				

Корреляция-регрессиялық талдау құралдарын қолдану арқылы белгілі болғандай, автокөлік иелерінің қалааралық жолмен орташа жорығы және жоспардан тыс жөндеуге жұмсаған орташа шығындар арасындағы тәуелділіктің теңдеуі төмендегідей болып келеді:

$$ЖТШ = 57114,34 + 5,85 * АЖ \quad (13)$$

36-кесте – Қалааралық жолдармен жорығына қарай автомобильді жөндеу шығындарының бөлінуі, %

Жөндеу шығыны, мың теңге				Қалааралық жолдармен орташа жорық, мың теңге	
10-30 мың	30-60 мың	60-100 мың	100 мыңнан астам	Интервалдық бағалау	Интервалдың ортасы, км
Шығын үшін орта интервал, теңге					
20000	45000	80000	120000		
	2,9%	1,6%		20 мыңға дейін	2000
		5,3%		20-40 мың	3500
			69,0%	40-60 мың	7500
			21,2%	60-100 мың	12500
Ескерту – Автормен құрастырылған					

Көріп отырғанымыздай, төмен сапалы қалааралық жолмен әрбір қосымша километр жүгіріс жоспардан тыс жөндеудің шығынын 5,85 теңгеге арттырады. Детерминацияның  $R^2$  мәні коэффициентінің 0,792 деңгейінде болуы көрсеткіштер арасындағы байланыстың орнатылуы біршама тұрақты, сондықтан теңдеуді болжам жасауға қолдануға болатындығын көрсетеді.

Барлық алынған мәліметтерді пайдалана отырып, екінші нұсқа бойынша сапалы қалааралық жолдармен ақылы жүруге деген сұраныстың болжауы 37-кестеде ұсынылып отыр.

37-кесте – Қазақстандағы 2016 жылға дейін ақылы жолдарға сұраныстың болжамы (автомобильді жоспардан тыс жөндеуге балама ретіндегі сұраныс)

	2013 жыл	2014 жыл (болжам)	2015 жыл (болжам)	2016 жыл (болжам)
Жеңіл автомобиль автопаркі, мың бірлік	3 804,7	4 074,5	4 384,8	4 684,1
Бір жеңіл автомобильдің қалааралық жолмен жылына орташа жүруі, км	8057,1	8143,7	8226,2	8308,1
Бір автомобильдің жылына жоспардан тыс жөндеуінің орташа шығыны, мың теңге	115081,6	115588,5	116071,3	116550,5
Автомобиль жорығының қалааралық жолдардағы үлесі, %	33,6%	33,6%	33,6%	33,6%
Жоспардан тыс жөндеудің баламасы ретіндегі ақылы жолдарға сұраныстың жоғарғы шегі, млн. теңге	146992,9	158110,7	170862,0	183279,0
Ескерту – Автормен құрастырылған				

Қалааралық ақылы жолдарға деген сұранысты екі нұсқа бойынша салыстырмалы талдау көрсеткендей, 2016 жылға дейін автокөлік иелері үшін сапалы және жайлы жолмен жүруге деген сұраныс жылына 57,206 млрд.теңгені құрайды. Сонымен бір мезгілде жоспардан тыс жөндеуге балама ретіндегі жүруге деген сұраныс жылына 183,27 млрд. дейінгі теңгені құрап, едәуір қымбат болып отыр. Аталған жағдайдан шығарып айтармыз сұраныстың бірінші және екінші нұсқалары арасындағы айырма 2016 жылы 126 млрд. теңгеге жетіп, ақылы жолмен жүру автокөлік иелеріне тікелей (жоспардан тыс жөндеуден үнемдеу есебінен) экономикалық пайда әкеледі.

Тағы да бір атап өтетін жайт, ұсынылған ақылы қалааралық жолға деген сұранысты болжау әдістемесі тек барлық қалааралық жолдарға бірте-бірте 100% ақылы болуы жағдайында Қазақстан Республикасындағы потенциалды сұранысты бағалауға мүмкіндік береді. Сонымен қатар, іс жүзінде ақылы жолдарға бірте-бірте өту тек жол телімінің белгілі бір бөлігі ғана ақылы болғанда ғана ықтимал. Осыған байланысты төмендегіше есептелінетін түзету коэффициентін енгіземіз:

$$K = \frac{НЖҰ}{АЖ} \quad (14)$$

Бұнда, НЖҰ – ақылы автомобиль жолының нақты ұзындығы;

Тиісті түзету коэффициентін қолдану арқылы 38-кестеде ақылы жол кесігінің ұзындығы 500 км. делініп алынған ақылы жолмен жүрудің күтілген сұранысы беріліп отыр.

38-кесте –Қазақстандағы ақылы жол кесігінің ұзындығы 500 км болатын жолмен жүруге сұраныстың болжамы

Көрсеткіштер	2014 жыл (болжау)	2015 жыл (болжау)	2016 жыл (болжау)
Ақылы жол участкесінің ұзындығы, км	500	500	500
Қалааралық жолмен автомобильдің жүріп өтуінің орташа есептік шамасы, км	8057,1	8143,7	8226,2
Түзету коэффициенті	0,0621	0,0614	0,0608
Автокөлік иелері үшін сапалы және жайлы жолмен жүруге деген сұраныс, млн. теңге	3027,0	3255,5	3477,1
Жоспардан тыс жөндеуге балама ретіндегі жүруге деген сұраныс, млн. теңге	9811,9	10490,4	11140,0
Автокөлік иелерінің нақты үнемдеуі, млн. теңге	6784,9	7235,0	7662,9
Ескерту – Автормен құрастырылған			

Есептеулер көрсетіп отырғандай, 2016 жылға қарай ұзындығы 500 км. ақылы жол кесігі пайдалануға берілсе, автокөлік иелері үшін сапалы және жайлы жолмен жүруге деген сұраныс 3,477 млрд. теңгені (сұраныстың жоғарғы шегі 11,14 млрд.теңге) құрайды, оның үстіне, автокөлік иелерінің нақты үнемдеуі 7,662 млрд. теңге деңгейінде бағаланады, яғни, ол ақылы жол жүруге кеткен шығыннан 2,2 есе артық.

Осы мысалды жалғастырсақ, егер ақылы жол салушы өзінің жол салуға және ұстап тұруға кеткен қаржысын 10 жыл ішінде өтеуді көздесе, осы 2016 жылдың сұранысы деңгейінде есептегенде, 1 километр жолға кететін шығындарының сомасы 34,77 млрд-тан аспауы тиіс.

### **3-бөлім бойынша тұжырымдар.**

1. Қазіргі кезде мемлекеттік-жеке меншік әріптестіктің мақсаттарын іске асыру келесідей бағдарламалық құжаттармен жүргізіледі: «Қазақстан – 2050» Стратегиясы, Қазақстан Республикасының 2020 жылға дейінгі Стратегиялық даму жоспары, Қазақстан Республикасында мемлекеттік-жеке меншік әріптестікті дамыту жөніндегі 2011–2015 жылдарға арналған бағдарлама, Қазақстан Республикасын индустриялық-инновациялық дамытудың 2015–2019 жылдарға арналған мемлекеттік бағдарламасы.

2. МЖӘ-ті дамытудың стратегиялық басымдықтарын ұсынамыз. Ұсынылатын стратегиялық басымдықтар екі деңгейде болады: I деңгей - Жалпыреспубликалық – орталық органдар енгізетін жалпыреспубликалық бағдарламаларды қамтиды және елдің жалпы дамуына бағытталады. II деңгей - Аймақтық – жергілікті органдар енгізетін аймақтық бағдарламаларды қамтиды және аймақтың дамуына бағытталады.

3. МЖӘ-ті дамытудың негізгі басымдықтары келесілер болып табылады: МЖӘ шеңберіндегі қатынастарды реттеудің нормативті-құқықтық және құжаттық базасын жақсарту; МЖӘ-тің ұйымдастырушылық-институционалдық қамтамасыз етілуін жақсарту; жобаларды құру, бекіту және іске асыру процесінде жеке инвесторлар мен билік органдарының құқықтарын қорғау

кепілдіктерін қалыптастыру. МЖӘ-ті дамытудың негізгі міндеттері келесідей болады: экономиканың бәсеке қабілеттілігінің артуы жағдайында мемлекеттік-жеке меншік әріптестікті дамытуға кешенді тәсілдемесін жасау; МЖӘ-н заңнамалық базасын жақсарту; МЖӘ-н қалыптасуы жағдайында билік органдарының өкілеттігі мен жауапкершілігін бөлу; МЖӘ-ті мемлекеттік ынталандыру (қаржылық, ұйымдастырушылық, мемлекеттік кепілдік беру) механизмін жақсарту; жобаларға бастама жасау және оларды іске асыру бойынша мемлекет пен бизнестің өзара үйлесу шарттарын белсендіру; МЖӘ жобаларын іске асыру үшін билік органдарының институционалдық және ұйымдастырушылық мүмкіндіктерін жақсарту.

4. Бүгінгі күні мемлекеттік-жеке меншік әріптестік аясындағы неғұрлым тартымды және басымдығы бар салаларға келесілерді жатқызамыз: білім беру – балалар бақшаларын, мектептер, жатақханалар салу және ұстау; денсаулық сақтау әлеуметтік қызмет көрсету – медициналық және әлеуметтік мемекмелерді салу және ұстау; көлік – жолдар, вокзалдар, бекеттер, аэропорттар мен паркингтер салу және пайдалану; тұрғын үй-коммуналдық шаруашылығы - сумен жабдықтау және су бөлу жүйелерін салу және пайдалану, қатты тұрмыстық қалдықтарды қайта өңдеу, жылу генерациялау қуатын және тарату желілерін қайта өңдеу және пайдалану; энергетика – электр генерациялау станцияларын (қалпына келетін энергия көздері) салу және электр генерациялау желілеріне қызмет көрсету.

5. Қазақстан Республикасындағы мемлекеттік-жеке меншік әріптестікті жетілдіру бойынша келесідей ұсыныстар жасалды: Қазақстан Республикасындағы мемлекеттік-жеке меншік әріптестіктің бағытталуы мен принциптерінің анықталуы бойынша ұсыныстар; нормативті базаны жетілдіру бойынша ұсыныстар; МЖӘ саласындағы кадрлық саясатты жетілдіру бойынша ұсыныстар; МЖӘ-ке қатысты қолайлы қоғамдық пікір қалыптастыру; мемлекеттік-жеке меншік әріптестік негізінде енгізілетін ақылы автомобиль жолдарын салу.

6. Аталмыш ақылы жолдарға сұранысты болжау әдістемесі осындай жолдарды енгізу тәжірибесінің жеткіліксіздігі жағдайында және осының салдарынан олардың тиімділік көрсеткіштерін есептеудегі қиындықтар туындауы жағдайында ақылы жолдарға деген сұранысты анықтауға мүмкіндік береді;

7. Ұсынылып отырған сұранысты болжау әдістемесі өте қарапайым, оны еліміздің барлық аймақтарына және бүкіл республикаға тұтастай қолдануға болады;

8. Осы әдістеме бойынша зерттеудің нәтижелері жобаланатын жобалардың міндеті және мақсатының индикаторларын нақтылауға жәрдемдеседі;

9. Таңдау көлемін есептеуде статистикалық амал-тәсілді қолдану әдістемесі аз уақыттың ішінде біршама аз қаражат жұмсай отырып, ақылы автомобиль жолдарына деген сұранысты болжауға мүмкіндік береді. Бұл өз кезегінде, ақылы автомобиль жолдарын ендіруді жобалаудың техника-экономикалық негіздемесін біршама жеделдетеді.

## ҚОРЫТЫНДЫ

Диссертациялық жұмыс бойынша жүргізілген зерттеулер нәтижесінде мемлекеттік-жеке меншік әріптестік Қазақстанның экономикалық стратегиясының құрамдас бөлігі бола отырып, ел дамуының стратегиялық мақсаттарына жетуге септігін тигізеді деген қорытындыға келеміз.

Диссертациялық жұмыстың нәтижелерін қамти келе, келесідей тұжырымдар жасауға болады:

1. Экономикалық ойдың түрлі теориясының өкілдері мемлекет пен жеке бизнестің әріптестігінің қажеттілігін қалайды, бірақ та бұл арада мемлекет экономикалық қатынасты реттеуші ролінде танылып отыр. Мемлекет пен жеке бизнес мүдделерінің интеграциялану мүмкіндіктерінің кең көлемді зерттелгеніне қарамастан, әрекеттестікті әріптестік тұрғысынан құрудың қажеттілігіне орай тараптардың өзара әрекеттестігінің теориялық проблемалары шешімін таппай отыр. Экономикалық ой теориялары экономикадағы мемлекеттік және жеке меншік секторлардың мемлекеттік-жеке меншік әріптестік құру жолымен интеграциялануының теориялық алғышарты болып табылды.

2. МЖӘ-ң әртүрлі анықтамаларына сипаттама бере отырып, сондай-ақ оның тұрақты және/немесе вариативті белгілерін ескере отырып, «мемлекеттік-жеке меншік әріптестік» терминіне теориялық-әдіснамалық, ғылыми-тәжірибелік және қоғамдық-саяси тұрғыдан анықтама беруге болады. МЖӘ-ң «әмбебап» анықтамасы оның негізгі мәнін толық ашып көрсете алмайды.

3. МЖӘ-ң шетелдік тәжірибесі көрсеткендей, әлеуметтік-экономикалық даму процесін интенсифтендіру мақсатында экономиканың мемлекеттік және жеке меншік секторларының МЖӘ концепциялары аясындағы өзара әрекеттестік формаларын енгізу ең заманауи және әртүрлі экономика типтері үшін қолданбалы тәсіл болып табылады. МЖӘ даму деңгейі институционалдық және ұйымдастырушылық ортаның сапасы, жалпы инвестициялық климат, қаржы нарығының дамығандығы, сондай-ақ, МЖӘ жобаларының іске асырылуы бойынша жинақталған тәжірибе факторларымен анықталады. Заманауи рейтингтік жүйелер сапалық және сандық көрсеткіштер негізінде МЖӘ-ң даму деңгейіне зерттеу жүргізуді қамтамасыз етеді. Сәйкесінше, оларды елдері арасында салыстырулар жүргізумен қатар, нақты ұлттық экономика деңгейіндегі МЖӘ-ң даму динамикасына талдау жасауда қолдануға болады.

4. Қазақстанда мемлекеттік-жеке меншік әріптестікті дамытудың қажеттілігі келесідей алғышарттармен анықталады: инфрақұрылымдық алшақтықтың болуы, инфрақұрылымдық алшақтықты еңсеруге бағытталған бюджеттің тапшылығы, мемлекеттік капитал салымына сүйенетін инвестициялық саясаттың ұзақмерзімдік перспективадағы тиімсіздігі, кен өндіруші саланың табыстарына негізделген инвестициялық саясаттың кемшіліктері. Бұл алғышарттарды есепке ала отырып, мемлекеттік-жеке меншік әріптестікті инфрақұрылымдық алшақтықты қаржыландыру мәселесінің



шешімін табудың балама тәсілі ретінде қарастыруға болады.

5. МЖӘ жүйесінің даму процесін өзін екіұшты бағалауға болады: формальды белгілері бойынша – Қазақстан позициясы өзінің екінші кезеңінің соңғы фазасында тұр. Алайда, бұл кезеңде, әдетте, МЖӘ жобалары нарығы тиімді түрде әрекет етіп жатуы тиіс. Қазақстан жағдайында бұндай көріністер байқалмайды. Сондықтан мемлекет үшін «дәстүрлі» болып саналатын салаларда жеке меншік сектордың қатысуын арттыру, МЖӘ жобаларының қолданылу аясын кеңейту қажеттілігі көрініс беруде. Бұл тұрғыдан алғанда, екінші кезеңді (нарықты құруды) аяқталды деп есептеуге болмайды.

6. Соңғы екі онжылдықтан астам уақыт ішіндегі МЖӘ-ң қазақстандық жүйесі дамуының нәтижелері қанағаттандырырлық деп есептеуге болмайды. Біздің талдау көрсеткендей, МЖӘ аясындағы жобалық белсенділік шамалы деңгейде – жылына екі жоба деңгейінде қалып отыр. Экономикадағы инвестициялық қажеттілік жылына \$8 млрд. Құрағанымен (Қазақстандық МЖӘ орталығының есептеуі бойынша), инвестициялық белсенділік экономикалық сұраныстан артта қалып, жылдық орташа көлемі шамамен тек \$500 млн. ғана құрап отыр.

7. Қазақстандағы МЖӘ қатынастары жүйесінің даму тенденцияларының ішінен ең негізгілері ретінде келесілерді көрсетуге болады:

1) қазақстандық МЖӘ моделінің бірте-бірте классикалық концессиялық схемадан мемлекет пен бизнес арасындағы әріптестікті ұйымдастырудың өте күрделі, аралас тәсілдеріне ауыса бастауы. Бұған бірқатар жаңа заңнамалық енгізулер дәлел бола алады. Сонымен қатар, бұл процесс белсенді іске асып жатқан жоқ, себебі, іс жүзінде концессиялық схемалар әлі де үстемдік етіп отыр;

2) мемлекеттік реттеудің және ұлттық экономиканың дамуын ынталандыратын құрал ретінде МЖӘ-ң қолданылу аясы кеңеюде. Бүгінгі күні ол тек қана жалпыға ортақ «дәстүрлі» инфрақұрылымды (көлік, жол қатынасы, энергожүйелерді) ғана емес, сонымен бірге, бірқатар әлеуметтік дамумен байланысты бағыттарды – білім беру, денсаулық сақтау, әлеуметтік қызметтерді де қамтиды. Бұл кеңею тек декларативті сипатқа ғана ие болып отыр. Өйткені, бұл салалардағы МЖӘ принциптері негізінде әрекет етіп жатқан әлеуметтік сала объектілерінің саны әзірше айтарлықтай көп емес;

3) институционалдық сипаттағы құрылымдық алға басулар ұйымдастырушылық және ресурстық, ең алдымен, қаржы-несиелік саладағы қажетті өзгерістерге ұласпай жатыр. Бұл, тұтастай алғанда, МЖӘ-тің қарым-қатынастық жүйесінің және жекелей алғанда, ұлттық нарықтағы инфрақұрылымдық жобалардың үйлесімсіз дамуына себеп болып отыр. МЖӘ жобаларына деген сұраныс ұсыныстан артып отыр (ТЭН кезеңіне дейін жеткізілген жобалардың 20%-ы ғана іске асырылуда, оның ішінде тек жартысы, яғни, 10%-ы ғана өзінің қаржылық жабылуы кезеңіне жетіп отыр);

4) тұтастай алғанда Қазақстанның ұлттық нарығының инфрақұрылымдық жобалары әзірге ішкі инвесторлар үшін тартымды емес, ал экономикалық өсудің тұрақсыз сипаты, экономиканың шикізаттық бағдар ұстануы,

мемлекеттік қаржы жүйесіндегі кемшіліктер шетелдік инвестициялық капитал тартылуын шектеп, МЖӘ жүйесінің даму қарқынын баяулатады.

8. МЖӘ-ті дамытудың стратегиялық басымдықтарын ұсынамыз. Ұсынылатын стратегиялық басымдықтар екі деңгейде болады: I деңгей - Жалпыреспубликалық – орталық органдар енгізетін жалпыреспубликалық бағдарламаларды қамтиды және елдің жалпы дамуына бағытталады. II деңгей - Аймақтық – жергілікті органдар енгізетін аймақтық бағдарламаларды қамтиды және аймақтың дамуына бағытталады.

9. Бүгінгі күні мемлекеттік-жеке меншік әріптестік аясындағы неғұрлым тартымды және басымдығы бар салаларға келесілерді жатқызамыз: білім беру – балалар бақшаларын, мектептер, жатақханалар салу және ұстау; денсаулық сақтау әлеуметтік қызмет көрсету – медициналық және әлеуметтік мемекмелерді салу және ұстау; көлік – жолдар, вокзалдар, бекеттер, аэропорттар мен паркингтер салу және пайдалану; тұрғын үй-коммуналдық шаруашылығы - сумен жабдықтау және су бөлу жүйелерін салу және пайдалану, қатты тұрмыстық қалдықтарды қайта өңдеу, жылу генерациялау қуатын және тарату желілерін қайта өңдеу және пайдалану; энергетика – электр генерациялау станцияларын (қалпына келетін энергия көздері) салу және электр генерациялау желілеріне қызмет көрсету.

10. Қазақстан Республикасындағы мемлекеттік-жеке меншік әріптестікті жетілдіру бойынша келесідей ұсыныстар жасалды: Қазақстан Республикасындағы мемлекеттік-жеке меншік әріптестіктің бағытталуы мен принциптерінің анықталуы бойынша ұсыныстар; нормативті базаны жетілдіру бойынша ұсыныстар; МЖӘ саласындағы кадрлық саясатты жетілдіру бойынша ұсыныстар; МЖӘ-ке қатысты қолайлы қоғамдық пікір қалыптастыру; мемлекеттік-жеке меншік әріптестік негізінде енгізілетін ақылы автомобиль жолдарын салу.

11. Ақылы жолдарға сұранысты болжау әдістемесі осындай жолдарды енгізу тәжірибесінің жеткіліксіздігі жағдайында және осының салдарынан олардың тиімділік көрсеткіштерін есептеудегі қиындықтар туындауы жағдайында ақылы жолдарға деген сұранысты анықтауға мүмкіндік береді. Ұсынылып отырған сұранысты болжау әдістемесі өте қарапайым, оны еліміздің барлық аймақтарына және бүкіл республикаға тұтастай қолдануға болады. Осы әдістеме бойынша зерттеудің нәтижелері жобаланатын жобалардың міндеті және мақсатының индикаторларын нақтылауға жәрдемдеседі. Таңдау көлемін есептеуде статистикалық амал-тәсілді қолдану әдістемесі аз уақыттың ішінде біршама аз қаражат жұмсай отырып, ақылы автомобиль жолдарына деген сұранысты болжауға мүмкіндік береді. Бұл өз кезегінде, ақылы автомобиль жолдарын ендіруді жобалаудың техника-экономикалық негіздемесін біршама жеделдетеді.

## ПАЙДАЛАНЫЛҒАН ӘДЕБИЕТ ТІЗІМІ

1 «Қазақстан – 2050» Стратегиясы - қалыптасқан мемлекеттің жаңа саяси бағыты // [http://www.akorda.kz/kz/page/page\\_215750\\_poslanie-prezidenta-respubliki-kazakhstan-n-nazarbaeva-narodu-kazakhstana-17-yanvary-a-2014-g](http://www.akorda.kz/kz/page/page_215750_poslanie-prezidenta-respubliki-kazakhstan-n-nazarbaeva-narodu-kazakhstana-17-yanvary-a-2014-g).

2 Сектор экономика [Электронный ресурс]. – Режим доступа: [https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%A1%D0%B5%D0%BA%D1%82%D0%BE%D1%80\\_%D1%8D%D0%BA%D0%BE%D0%BD%D0%BE%D0%BC%D0%B8%D0%BA%D0%B8](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%A1%D0%B5%D0%BA%D1%82%D0%BE%D1%80_%D1%8D%D0%BA%D0%BE%D0%BD%D0%BE%D0%BC%D0%B8%D0%BA%D0%B8)

3 Якунин В.И. Партнерство в механизме государственного управления // Социологические исследования. – 2013. – № 2. – С. 24-32.

4 Варнавский В. Г. Партнерство государства и частного сектора: формы, проекты, риски. – М. : Наука, 2005. – 178 с.

5 Валитов Ш.М., Мальгин В.А. Взаимодействие власти и бизнеса: сущность, новые формы и тенденции, социальная ответственность. Федеральное агентство по образованию, Казанский гос. финансово\_экон. ин\_т. – М.: ЗАО «Издательство «Экономика», 2009. – 207 с.

6 Клепиков В. Партнерство бизнеса и государства / В. Клепиков // Мир транспорта : теория, история, конструирование будущего. – М. : МИИТ . – 2013. – № 3. – С. 58–61.

7 Рожкова С. А. Использование мирового опыта государственно-частного партнерства в России / С. А. Рожкова // ЭКО : Всероссийский экономический журнал / гл. ред. Казанцев С. В. – Новосибирск, 2012. – № 2. – С. 104–111.

8 Маршалл А. Принципы экономической науки. – М. : Прогресс, 1993. – 312 с.

9 Кейнс Дж. М. Избранные произведения / пер. с англ.; под ред. А.Г. Худокормова. — М. : Экономика, 1993. – 543 с.

10 Kappeler A. Public – Private Partnerships in Europe – Before and During the Recent Financial Crisis / A.Kappeler, M.Nemoz // EIB Economic and Financial Report.– 2010. – № 4. – P. 56-62.

11 Greve C. Public-Private Partnerships in Scandinavia //International Public Management Review. — 2003. — Vol. 4, №2.— P. 59-69 [http://www1.imp.unisg.ch/org/idt/ipmr.nsf/ac4c1079924cf935c1256c76004ba1a6/4871a3fc8fe0cc87c1256e0400523ebd/\\$file/ipmr\\_4\\_2\\_public\\_private\\_partnership\\_in\\_scandinavia.pdf](http://www1.imp.unisg.ch/org/idt/ipmr.nsf/ac4c1079924cf935c1256c76004ba1a6/4871a3fc8fe0cc87c1256e0400523ebd/$file/ipmr_4_2_public_private_partnership_in_scandinavia.pdf)

12 Osborne S.P. (ed.) Public-Private Partnerships: Theory and Practice in International Perspective. — London: Routledge, 2000. — 368 p.

13 William A. T. Regional Governance: Contemporary Public Private Partnerships in the South // PhD Thesis. — Virginia University of Commonwealth, 1997. — 832 p. // <http://www.worldcat.org/title/regional-governance-contemporary-public-private-partnerships-in-the-south/oclc/39934958>

14 Savas E. S. Privatization and the New Public Management // Fordham Urban Law Journal/ — 2000. — Vol.28, №5.— P. 1730–1737. //

<http://ir.lawnet.fordham.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=2186&context=ulj>

15 Hodge G., Creve C. The challenge of public-private partnerships: learning from international experience. – USA: Edward Elgar Publishing, 2012. – 352 p.

16 Варнавский В., Клименко А., Королев В. Государственно-частное партнерство. Теория и практика.— М.: ГУ ВШЭ, 2010. — 228с.

17 Практическое руководство по вопросам эффективного управления в сфере государственно-частного партнерства. — Нью-Йорк; Женева: ООН, 2008. — 128 с. // [www.un.org/ru/publications/pdfs/efficient\\_management\\_guide\\_rus.pdf](http://www.un.org/ru/publications/pdfs/efficient_management_guide_rus.pdf)

18 EU Green Paper on Public Private Partnerships (PPP) // [http://www.efta.int/media/documents/eea/eea-efta-comments/2004/31Aug04-EEA\\_EFTA\\_Comments\\_on\\_Green\\_Paper\\_on\\_Public.pdf](http://www.efta.int/media/documents/eea/eea-efta-comments/2004/31Aug04-EEA_EFTA_Comments_on_Green_Paper_on_Public.pdf)

19 Public-Private Partnerships: In Pursuit of Risk Sharing and Value for Money. — Brussels: OECD, 2008. — 142 p. // [http://www.keepeek.com/Digital-Asset-Management/oecd/governance/public-private-partnerships\\_9789264046733-en](http://www.keepeek.com/Digital-Asset-Management/oecd/governance/public-private-partnerships_9789264046733-en)

20 Delmon J. Private Sector Investment in Infrastructure: Project Finance, PPP Projects and Risk. — The World Bank: Kluwer Law International? 2009. — 640 p.

21 Van Ham H. Building Public-Private Partnerships: Assessing and Managing Risks in Port Development/ H. Van Ham, J. Koppenjan // Public Management Review. — 2001. — Vol.3, №4.— P. 593-616. // <http://www.ppp-pf.ru/docs/PPP-Building.pdf>

22 Klijn E.-H. Governing Public-Private Partnerships: Analyzing and Managing the Processes and Institutional Characteristics of Public-Private Partnerships// in Public-Private Partnerships: Theory and Practice in International Perspective E.-H. Klijn, G. Teisman. — London: Routledge, 2000. — P. 84–102.

23 Public-Private Partnerships. MFI, 2004. — 48 p. // URL: <http://www.imf.org/external/np/fad/2004/pifp/eng/031204.pdf>

24 HM Treasury, Infrastructure Procurement: Delivering Long-Term Value, March 2008. — 60 p. // [http://webarchive.nationalarchives.gov.uk/+http://www.hm-treasury.gov.uk/media/5/C/bud08\\_procurement\\_533.pdf](http://webarchive.nationalarchives.gov.uk/+http://www.hm-treasury.gov.uk/media/5/C/bud08_procurement_533.pdf)

25 Қазақстанский центр государственно-частного партнерства [Электронный ресурс]. — URL: <http://kzppp.kz/>

26 Қазақстан Республикасында мемлекеттік-жеке меншік әріптестікті дамыту жөніндегі 2011–2015 жылдарға арналған бағдарлама» (Қазақстан Республикасы Үкіметінің 2011 жылғы «29» маусымдағы № 731 қаулысымен бекітілген) // <http://adilet.zan.kz/kaz/docs/P1100000731>

27 Баженов А. Внешэкономбанк и проекты государственно-частного партнерства в России. Новые задачи и возможности в условиях экономического спада. Концептуальные предложения. - 2009. — 47 с. // URL: <http://www.anspa.ru/files/sem2009/bazhenov/bazhenov.pdf>

28 Вилисов М. В. Государственно-частное партнерство: политико-правовой аспект // Власть. — 2006. — №7. // [http://www.rusrand.ru/public/public\\_7.html](http://www.rusrand.ru/public/public_7.html)

29 Дерябина, М. Государственно-частное партнерство: теория и практика // Вопросы экономики. — 2008. — № 8. — С.61–77 //

<http://institutiones.com/general/1079-gosudarstvenno-chastnoe-partnerstvo.html>

30 Феоктистов, К. С. Тенденции взаимодействия власти и бизнеса в отечественной экономике // Экономика и бизнес: материалы 4-й международной научно-практической конференции. — Новосибирск, 2011. — С. 18–19.

31 Фильченков В. А. Организация государственно-частного партнерства в социальной сфере региона // Российское предпринимательство. — 2008. — №4, Вып. 1 (108). — С. 19-23.

32 Бейсембинова А.Ш.-З. Инвестиционная деятельность в системе государственно-частного партнерства: теория, методология, перспективы: дис.д.фил.(PhD). — Алматы, 2013. — 179 с. [Электронный ресурс]. — URL: [http://kazeu.kz/sites/default/files/dissertaciya\\_beusembinovoy\\_a.sh\\_\\_0.pdf](http://kazeu.kz/sites/default/files/dissertaciya_beusembinovoy_a.sh__0.pdf)

33 Спиридонов А. А. Государственно-частное партнерство: понятие и перспективы совершенствования законодательного регулирования / А. А. Спиридонов // Бизнес и власть в современной России: теория и практика взаимодействия. — М.: РАГС, 2010. — 190 с.

34 Цветков В. А. Перспективы государственно-частного партнерства при строительстве и реконструкции железнодорожной инфраструктуры// Журнал экономической теории. — 2008. — №1. — С.170-182. [Электронный ресурс]. — URL: <http://www.pppinrussia.ru/main/publications/articles/ articles/closeup/112>

35 Gerrard M. Public-Private Partnerships: What Are Public-Private Partnerships, and How Do They Differ from Privatizations? // Finance & Development. — 2001. — №3, Vol. — P.48–51. [Электронный ресурс]. — URL: <http://www.imf.org/external/pubind.htm>

36 Hodge G. Theorizing Public-Private Partnership Success: A Market-Based Alternative to Government?/ G. Hodge, C. Greve [Электронный ресурс]. — URL: [http://www.maxwell.syr.edu/uploadedFiles/conferences/pmrc/Files/PMRC\\_Hodge\\_and\\_Greve\\_2011.pdf](http://www.maxwell.syr.edu/uploadedFiles/conferences/pmrc/Files/PMRC_Hodge_and_Greve_2011.pdf)

37 Blondal J. R. International Experience Using Outsourcing, Public Private Partnerships and Vouchers. — Arlington VA: IMB Centre for the Business of Government, 2005. — 48 p. [Электронный ресурс]. — URL: [http://finanzaspublicas.weebly.com/uploads/2/2/4/1/22413782/intnl\\_exp\\_-\\_private\\_mechanisms\\_-\\_ocde\\_2005\\_10.pdf](http://finanzaspublicas.weebly.com/uploads/2/2/4/1/22413782/intnl_exp_-_private_mechanisms_-_ocde_2005_10.pdf)

38 Yang Y. (ed.) Public Private Partnerships in the Social Sector — Issues and Country Experiences in Asia and the Pacific. — Asia Development Bank Institution, ABDI Policy Paper, №1, 2000. — 353 p. [Электронный ресурс]. — URL: [www.adbi.org/files/2000.10.books.partnerships.social.sector.pdf](http://www.adbi.org/files/2000.10.books.partnerships.social.sector.pdf)

39 Wettenhall R. A Genuine Public Private Partnership? // The International Journal of Public Sector Management, Vol.20, №5, 2007. — pp.392-414. [Электронный ресурс]. — URL: <http://www.canberra.edu.au/researchrepository/items/719bedbf-6c2c-5d4b-a513-b1f208d2ab1f/1/>

40 Варнавский В. Механизмы государственно-частного партнерства в экономической политике / В. Варнавский. — М.: МГИМО-Университет, 2013. — 142 с.

41 Государство и бизнес: институциональные аспекты/ Под ред. И. М. Осадчей. — М.: ИМЭМО РАН, 2006. — 155 с.

42 Willoughby W. Infrastructure and the Millennium Development Goals // UN Work Papers. — NY: UNDP, 2004. — 33 p. [Электронный ресурс]. — [Режим доступа]: <http://www.oecd.org/dac/povertyreduction/36567911.pdf>

43 Шарингер Л. Новая модель инвестиционного партнерства государства и частного сектора // Мир перемен. — 2004. — №2. — С.9-18.

44 Hoeppner R. PPP: Ein Leitfaden für öffentliche Verwaltung und Unternehmer/ R. Hoeppner, W. Gerstlberger. — Kelkheim: Klarmann Druck, 2003. — 87 s. [Электронный ресурс]. — [Режим доступа]: <http://www.awv-net.de/cms/upload/aktuelles/PPP-Doku-Monitor.pdf>

45 Public-Private Partnerships: WBI & PPIAF, 2012. — 230 p. [Электронный ресурс]. — [Режим доступа]: <http://wbi.worldbank.org/wbi/document/public-private-partnerships-reference-guide-version-10>

46 Evaluating the environment for public-private partnerships in Asia-Pacific: The 2011 AP Infrascopes Findings and methodology // Asian Development Bank [Электронный ресурс]. — [Режим доступа]: <http://www.adb.org/publications/evaluating-environment-public-private-partnerships-asia-pacific-2011-infrascopes>

47 Evaluating the environment for Public-Private Partnerships in Latin America and the Caribbean: The 2010 LAC Infrascopes, Findings and methodology // Multilateral Investment Fund (MIF), Inter-American Development Bank [Электронный ресурс]. — [Режим доступа]: <http://publications.iadb.org/handle/11319/5363?locale-attribute=en>

48 Evaluating the environment for Public-Private Partnerships in Latin America and the Caribbean: The 2012 LAC Infrascopes, Findings and methodology// Multilateral Investment Fund (MIF), Inter-American Development Bank [Электронный ресурс]. — [Режим доступа]: <http://www.cca.org.mx/ps/funcionarios/muniapp/descargas/Infrascopes/Infrascopes2012.pdf>

49 Evaluating the environment for Public-Private Partnerships in Eastern Europe and the Commonwealth of Independent States: The 2012 EECIS Infrascopes Findings and methodology // European Bank for Reconstruction and Development, 2013 [Электронный ресурс]. — [Режим доступа]: <http://www.ebrd.com/downloads/news/eecis.pdf>

50 Closing America's Infrastructure Gap: Deloitte, 2007 [Электронный ресурс]. — [Режим доступа]: [http://www.deloitte.com/assets/Dcom-UnitedStates/LocalAssets/Documents/us\\_ps\\_PPPUS\\_final\(1\).pdf](http://www.deloitte.com/assets/Dcom-UnitedStates/LocalAssets/Documents/us_ps_PPPUS_final(1).pdf)

51 50.The Private Participation in Infrastructure (PPI) Project Database [Электронный ресурс]. — [Режим доступа]: [http://ppi.worldbank.org/explore/ppi\\_exploreSector.aspx?SectorID=2](http://ppi.worldbank.org/explore/ppi_exploreSector.aspx?SectorID=2)

52 Бейсембинова А. Проблемы инвестиционной деятельности на основе государственно-частного партнерства/ А. Бейсембинова // Сибирская финансовая школа. — 2012. — №1. — С. 144-150.

53 Матаев Т. Опыт реализации проектов государственно-частного партнерства в социальной сфере Республики Казахстан/ Т. Матаев // Актуальные проблемы социально-экономического развития России. — 2012. — №2. — С. 14-17.

54 Исследование инвестиционной привлекательности Казахстана ЕУ, 2013 год [Электронный ресурс]. — [Режим доступа]: [www.eu.com/attractiveness](http://www.eu.com/attractiveness)

55 Национальный банк Казахстана: Статистика. — [Электронный ресурс]. — [Режим доступа]: <http://www.nationalbank.kz/?docid=275>

56 Sovereign Wealth Fund Rankings: Sovereign Wealth Fund Institute. — [Электронный ресурс]. — [Режим доступа]: <http://www.swfinstitute.org/fund-rankings/2>

57 Алиев Т. Казахстан: ресурсное проклятие или голландская болезнь / Т. Алиев // Вопросы экономики. — 2013. — №6 — С.120-141.

58 Гуриев С. Экономика «ресурсного проклятия»/ С. Гуриев, К. Сонин// Вопросы экономики, 2008. — № 4. — С. 61-74.

59 Полтерович В. Механизмы «ресурсного проклятия» и экономическая политика / В. Полтерович, В. Попов, А. Тонис // Вопросы экономики. — 2007. — № 6. — С. 4—27.

60 Сагинбекова К. Каналы передачи негативного влияния изобилия природными ресурсами на экономический рост. — [Электронный ресурс]. — [Режим доступа]: [http://www.rusnauka.com/27\\_NII\\_2008/Economics/34870.doc.htm](http://www.rusnauka.com/27_NII_2008/Economics/34870.doc.htm)

61 Комитет по статистике МНЭ РК — [Электронный ресурс]. — [Режим доступа]: [http://www.stat.gov.kz/faces/wcnav\\_externalId/publicationsOper?\\_afLoop=24881380928653&\\_afWindowMode=0&\\_afWindowId=null#%40%3F\\_adf.ctrl-state%3D4bbkrpeen\\_73](http://www.stat.gov.kz/faces/wcnav_externalId/publicationsOper?_afLoop=24881380928653&_afWindowMode=0&_afWindowId=null#%40%3F_adf.ctrl-state%3D4bbkrpeen_73)

62 World Economic Outlook Database, 2013, International Monetary Fund [Электронный ресурс]. — [Режим доступа]: <http://www.imf.org/external/pubs/ft/weo/2013/01/weodata/weoselgr.aspx>

63 О Концепции формирования и использования средств Национального фонда Республики Казахстан: Указ Президента Республики Казахстан от 2 апреля 2010 года №962. — [Электронный ресурс]. — [Режим доступа]: <http://adilet.zan.kz/rus/docs/U100000962>

64 Послание Президента Республики Казахстан Н. Назарбаева народу Казахстана от 17 января 2014 г. «Казахстанский путь – 2050: Единая цель, единые интересы, единое будущее» . — [Электронный ресурс]. — [Режим доступа]: [www.strategy2050.kz](http://www.strategy2050.kz)

65 The World Economic Forum Data: The Global Competitiveness Reports 2008-2013. — [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <http://www.weforum.org/issues/global-competitiveness>

66 Energy Technology Perspectives: Scenarios and Strategies to 2050: International Energy Agency (IEA) . — [Электронный ресурс]. — [Режим доступа]: <http://www.iea.org/techno/etp/etp10/English.pdf>

67 International Energy Agency (IEA) . — [Электронный ресурс]. — [Режим доступа]: <http://www.iea.org/techno/etp/etp10/English.pdf>

68 Shedenova N. Territorial Availability of Social and Economic Infrastructure in Kazakhstan: Comparative Analysis of Urban and Rural Households/ N. Shedenova, A. Beimisheva - // World Academy of Science, Engineering and Technology. — 2013. — Vol. 74. — [Электронный ресурс]. — [Режим доступа]: <http://www.uni-magdeburg.de/fgse/system/files/ISOZ/Schrader/waset.Barselona.2013.pdf>

69 Beyond Oil: Kazakhstan's Path to Increased Prosperity through Diversification: World Bank, 2013. — [Электронный ресурс]. — [Режим доступа]: <http://documents.worldbank.org/curated/en/2013/06/18490864/kazakhstan-beyond-oil-kazakhstan-path-greater-prosperity-through-diversifying-vol-1-2-overview>

70 Berg A. Public Investment in Resource Abundant Developing Countries / A. Berg, R. Portillo, S.-C. Yang, L.-F. Zanna // IMF Economic Review/ — 2013. — Vol. 61 (1). — P.92-129. — [Электронный ресурс]. — [Режим доступа]: <http://www.imf.org/external/pubs/ft/wp/2012/wp12274.pdf>

71 Berg A. Public Investment, Growth and Debt Sustainability: Putting Together the Pieces/ E. Buffie, A. Berg, C. Patillio, R. Portillo, L. Zanna// IMF Working Paper WP/12/177, International Monetary Fund, 2012. — [Электронный ресурс]. — [Режим доступа]: <http://www.imf.org/external/pubs/ft/wp/2012/wp12144.pdf>

72 Норт Д. Институты, институциональные изменения и функционирование экономики / Д. Норт. — М.: Фонд экономической книги «Начала», 1997. — 190 с. [Электронный ресурс]. — [Режим доступа]: [www.schumpeter.ru/content/Nort-institutes.pdf](http://www.schumpeter.ru/content/Nort-institutes.pdf)

73 Типовое руководство по подготовке проектов ГЧП. — Астана: МЭРТ/Казахстанский центр ГЧП, 2011. — 90 с.

74 Concession laws assessment 2007/8 cover analysis report: European Bank for Reconstruction and Development Final report, 2008. — [Электронный ресурс]. — [Режим доступа]: <http://www.ebrd.com/downloads/legal/concessions/conces08.pdf>

75 Concession/PPP laws assessment 2011 cover analysis: European Bank for Reconstruction and Development final report, 2012. — [Электронный ресурс]. — [Режим доступа]: <http://www.ebrd.com/downloads/legal/concessions/pppreport.pdf>

76 Dalrymple R. Public-Private Partnerships in Kazakhstan: An Evaluation of the Framework and Risks of Public-Private Partnerships / R. Dalrymple, G. Lin, G. Hui // 2013, REECAS NW Conference. — [Электронный ресурс]. — [Режим доступа]: [http://jsis.washington.edu/ellison/file/REECAS\\_NW\\_2013/Dalrymple\\_KazPPPs.pdf](http://jsis.washington.edu/ellison/file/REECAS_NW_2013/Dalrymple_KazPPPs.pdf)



77 Толстоброва Н. Исследование форм и условий развития государственно-частного партнерства в отечественной практике/ Н. Толстоброва, Л. Кожемякин // Бизнес в законе. — 2013. — № 1. — С. 134-140.

78 О концессиях: Закон Республики Казахстан от 7 июля 2006 года №167-III. — [Электронный ресурс]. — [Режим доступа]: [http://online.zakon.kz/Document/?doc\\_id=30062571\\_](http://online.zakon.kz/Document/?doc_id=30062571_)

79 О создании специализированной организации по вопросам концессии: Постановление Правительства Республики Казахстан от 17 июля 2008 года №693. — [Электронный ресурс]. — [Режим доступа]: [http://adilet.zan.kz/rus/docs/P080000693\\_](http://adilet.zan.kz/rus/docs/P080000693_)

80 О внесении изменений и дополнений в некоторые законодательные акты Республики Казахстан по вопросам внедрения новых видов государственно-частного партнерства и расширения сфер их применения: Закон Республики Казахстан от 4 июля 2013 года №131-V. — [Электронный ресурс]. — [Режим доступа]: <http://adilet.zan.kz/rus/docs/Z1300000131>

81 Практическое руководство по вопросам эффективного управления в сфере государственно-частного партнерства. — Нью-Йорк; Женева: ООН, 2008. — 128 с. — [Электронный ресурс]. — URL: [www.un.org/ru/publications/pdfs/efficient\\_management\\_guide\\_rus.pdf](http://www.un.org/ru/publications/pdfs/efficient_management_guide_rus.pdf)

82 UNICITRAL Legislative Guide on Privately Financed Infrastructure Projects. — N.Y.: UN Publication, 2001. — 222 p.

83 Абиесов Ж. Государственно-частное партнерство: особенности казахстанского опыта/ Ж. Абиесов // V Международный инвестиционный форум «AstanaInvest», 2014. — [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <http://www.kazinvestexpo.org/ru/lecture/view/1059>

84 Варнавский В. Государственно-частное партнерство: некоторые вопросы теории и практики / В. Варнавский // Мировая экономика и международные отношения. — 2011. — № 9. — С.41-50.

85 A Guidebook on Public-Private Partnership in Infrastructure. — [Электронный ресурс]. — Режим доступа: [http://www.unescap.org/ttdw/common/TPT/PPP/text/ppp\\_guidebook.pdf](http://www.unescap.org/ttdw/common/TPT/PPP/text/ppp_guidebook.pdf)

86 Guidelines for successful public-private partnerships. — [Электронный ресурс]. — Режим доступа: [http://ec.europa.eu/regional\\_policy/sources/docgener/guides/ppp\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/regional_policy/sources/docgener/guides/ppp_en.pdf)

87 Public-Private Partnerships. Reference Guide. — Washington: International Development Association or The World Bank, 2012. — 230 p.

88 New Online UN CSD Database— [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <http://www.pciaonline.org/node/454>

89 Chikanayev Sh. Kazakhstan: Project Finance and PPP in Kazakhstan / Sh. Chikanayev// European lawyer reference series, 2013. — [Электронный ресурс]. — [Режим доступа]: [http://www.gratanet.com/en/en/news/recent\\_publications/2013/march/2286/](http://www.gratanet.com/en/en/news/recent_publications/2013/march/2286/)

90 Қазақстан Республикасының 2020 жылға дейінгі Стратегиялық даму жоспары (Қазақстан Республикасы Президентінің 2010 жылғы 1 ақпандағы №

922 Жарлығымен бекітілген) [Электронды ресурс]: <http://azk.gov.kz/details/ndownload.php?fn=123&lang=kaz>.

91 Қазақстан Республикасын индустриялық-инновациялық дамытудың 2015-2019 жылдарға арналған мемлекеттік бағдарламасы (Қазақстан Республикасы Президентінің 2014 жылғы 1 тамыздағы № 874 Жарлығымен бекітілген) [Электронды ресурс]: <http://adilet.zan.kz/kaz/docs/P1400000627>.

92 Дутко Н. Г. Европейский опыт государственно-частного партнерства [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.academy.gov.ua/ej/ej11/txts/10dngdpv.pdf>

93 Toolkit on Pro-poor Municipal PPP . [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://pppue.undp.org/toolkit>.

94 <http://www.dissercat.com/content/ekonomicheskaya-effektivnost-stroitelstva-platnykh-avtomobilnykh-dorog-v-usloviyakh-gosudars#ixzz2E098FrMI>

95 Крилова Н.В. Міжнародні стратегії розвитку державно-приватного партнерства в транспортній галузі [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.sworld.com.ua/index.php/ru/economy-113/world-economy-and-international-economic-relations-113/16850-113-0849>

96 [http://www.e-rej.ru/Articles/2012/Pavlenko\\_Zimin.pdf](http://www.e-rej.ru/Articles/2012/Pavlenko_Zimin.pdf)

97 <http://www.dissercat.com/content/sovershenstvovanie-metodov-otsenki-effektivnosti-innovatsionnykh-proektov-stroitelstva-i-eks#ixzz2E08i4t6P>

98 Ақылы автомобилъ жолдары [Электронный ресурс]. – Режим доступа:

[http://kk.wikipedia.org/wiki/%D0%90%D2%9B%D1%8B%D0%BB%D1%8B\\_%D0%B0%D0%B2%D1%82%D0%BE%D0%BC%D0%BE%D0%B1%D0%B8%D0%B%D1%8C\\_%D0%B6%D0%BE%D0%BB%D0%B4%D0%B0%D1%80%D1%8B](http://kk.wikipedia.org/wiki/%D0%90%D2%9B%D1%8B%D0%BB%D1%8B_%D0%B0%D0%B2%D1%82%D0%BE%D0%BC%D0%BE%D0%B1%D0%B8%D0%B%D1%8C_%D0%B6%D0%BE%D0%BB%D0%B4%D0%B0%D1%80%D1%8B)

99 Зырянов В.В., Криволапова О.Ю., Моделирование и анализ спроса на объекты совершенствования транспортной сети// Инженерный Вестник Дона, №4 (часть 1), 2012

100 Дюсембекова Ж.М. Маркетинговые исследования: Учебное пособие. – Алматы: Э кономика, 2005. – 320 с.

101 Базарбаев А. О концепции внедрения новых форм государственно-частного партнерства и расширению сфер их применения/ А. Базарбаев. — Астана, 2013. — [Электронный ресурс]. — Режим доступа: [www.parlam.kz/ru/mazhilis/Committee/DownloadFile/364](http://www.parlam.kz/ru/mazhilis/Committee/DownloadFile/364)

102 Айрапетян М. С. Зарубежный опыт использования государственно-частного партнерства / М. С. Айрапетян [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://www.ppp-russia.ru/analitica/item-1.html>

103 Казахстан: возможности ГЧП в молодой стране. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <file:///C:/Documents%20and%20Settings/Admin/%D0%9C%D0%BE%D0%B8%D0%B4%D0%BE%D0%BA%D1%83%D0%BC%D0%B5%D0%BD%D1%82%D1%8B/Downloads/USAID.pdf>

104 Матаев Т. М. Определение и классификация форм государственно-частного партнерства / Т. М. Матаев // Российское предпринимательство. – 2014. – № 7 (253). – с. 51-58.

105 Матаев Т. М. Типология рисков по проектам государственно-частного партнерства / Т. М. Матаев // Российское предпринимательство. – 2012. – № 3 (201). – с. 4-10.

106 Окаев К.О. Предпринимательство в Республике Казахстан: учебное пособие / К.О.Окаев, Н.Т.Смагулова, О.А.Яновская и др. - Алматы: Экономика, 1999. - 102с.

# ҚОСЫМША А

ҚАЗАҚСТАН РЕСПУБЛИКАСЫ  
ШЫҒЫС ҚАЗАҚСТАН ОБЛЫСЫ  
“ШЫҒЫС ҚАЗАҚСТАН  
ОБЛЫСЫНЫҢ  
ӨНІРЛІК МЕМЛЕКЕТТІК-ЖЕКЕ  
МЕНШІК ӨРІПТЕМТІК ОРТАЛЫҒЫ”  
АКЦИОНЕРЛІК ҚОҒАМЫ



РЕСПУБЛИКА КАЗАХСТАН  
ВОСТОЧНО-КАЗАХСТАНСКАЯ ОБЛАСТЬ  
АКЦИОНЕРНОЕ ОБЩЕСТВО  
“РЕГИОНАЛЬНЫЙ ЦЕНТР  
ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОГО  
ПАРТНЕРСТВА ВОСТОЧНО-  
КАЗАХСТАНКОЙ ОБЛАСТИ”

занды және нақты мекен-жайы:  
Шығыс Қазақстан облысы,  
070019, Өскемен қаласы,  
Қабанбай батыр көшесі, 49

тел.: +7 (7232) 26 23 96  
факс: +7 (7232) 24 57 33  
e-mail: ppp/vko@gmail.com  
веб-сайт: www.ppp-vko.kz

юридический и фактический адрес:  
Восточно-Казахстанская область,  
070019, город Усть-Каменогорск,  
улица Кабанбай батыра, 49

30.04.2014 № 02-04/408

## АКТ

О внедрении результатов диссертационного исследования докторанта PhD Серікова Роллана Серіқұлы на тему «Қазақстан Республикасындағы мемлекеттік-жеке меншік әріптестік: теориялық мәселелері, тенденциялары және даму перспективалары» (Государственно-частное партнерство в Республике Казахстан: теоретические вопросы, тенденции и перспективы развития).

Настоящим актом подтверждаем, что результат диссертации внедрен в практическую деятельность в следующем виде:

Внедренный результат диссертации: Методика прогнозирования спроса на платные автомобильные дороги.

Применение: данная методика внедрена в методологическую деятельность АО «Региональный центр государственно-частного партнерства Восточно-Казахстанской области» для использования разработчиками технико-экономического обоснования проектов в сфере строительства платных автомобильных дорог.

Положительные результаты внедрения:

- результаты исследования по данной методике способствуют уточнению задач и целевых индикаторов разрабатываемого проекта;
- методика с применением статистического метода расчета объема выборки позволяет в кратчайшие сроки и с относительно небольшими расходами провести прогнозирование спроса на платные автомобильные дороги. Это, в свою очередь, значительно ускорит разработку технико-экономического обоснования, реализацию проекта внедрения платных автомобильных дорог.

Председатель Правления



*А.С. Масакова*

А.С. Масакова

000802

## ҚОСЫМША Ә

### «Солтүстік Қазақстан – Ақтөбе облысы» аймақаралық электр қуатын беру желілерінің құрылысы және пайдаланылуы

АҚ «Батыс транзит» МЖӘ-нің ұлттық деңгейде ортақ шешімге келу арқылы инфрақұрылымдық міндеттердің орналастыру есебінен жүзеге асырылып жатқан жұмыстарының бірі мысалы болып табылады.

#### "Солтүстік Қазақстан – Ақтөбе облысы» аймақаралық электр қуатын беру желілерінің әлеуметтік маңызы"

##### Қазақстанның Солтүстік аймағындағы өндіруші күштердің дамуы;

- Еліміздегі өнеркәсіптік өндірістің көлемінің артуы;
- Қазақстан Республикасының энергетикалық тәуелсіздік пен қауіпсіздіктің қамтамасыз ету;
- Еліміздің энергетика жүйесінің құрылымын жақсарту, сенімділігін арттыру;
- Батыс Қазақстанның экономикасын дамыту үшін энергетика негізін жасау;
- Ресей Федерациясындағы электр қуатының бағасының құбылмалы әрекетіне теуелділігін азайту, электр қуатымен қамтамасыз ету сенімділігін және шығынға бату және ресейлік қуат көздерінің электр қуатын толық жібермеу қаупінің алдын-алу мақсатымен, Ақтөбе облысының тұтынушыларының Ресей Федерациясынан жеткізілетін электр қуатына тәуелділігін;
- Екібастұз ЖЭС есебінен Ақтөбе облысындағы электр қуатының тапшылығының орнын толтыру;
- Электр қуаты тарифін түпкілікті тұтынушымен 15%-ға азайту;
- Тұтынушыларға электр қуатын қамтамасыз ету сенімділігін арттыру;

Жобаның аты	Жобаның сипаттамасы	Жобаның мерзімі	Концессионер	Жүзеге асыру сатысы
«Солтүстік Қазақстан – Ақтөбе облысы» аймақаралық электр қуатын беру желілерінің құрылысы мен қолданысы	ЭЖҰ - 486,66 км.	17 жыл	«Батыс транзит» АҚ	Пайдаланылуда

## "Батыс транзит" АҚ

<b>Байланыс:</b>	Қазақстан Республикасы, 050008, Алматы қаласы, Шевченко көшесі, 162ж; Телефон: (727) 375 64 14, 375 65 14, 375 66 14; Факс: (727) 375 70 70
<b>E-mail:</b>	<a href="mailto:batystranzit@mail.ru">batystranzit@mail.ru</a>
<b>Негізгі қызметі:</b>	Барлық түр мен класстағы кернеулі электр қосалқы бекеттері мен электр қуатын жеткізу желілерінің құрылыс, қайта құру, өңдеу жұмыстары мен пайдаланылуы; электр энергиясын жеткізу жөніндегі қызмет көрсету; құрылыс, жер, құрылыс-өңдеу, монтаж жұмыстары; электр бекеттерінің құрылысы; пусконаладты жұмыстар.
<b>Бірінші басқарушы:</b>	Басқарушы директор Искаков Аскар Кежекович
<b>Басылым:</b>	Қазақстанская правда, Егемен Қазақстан

Ескерту – [www.kzppr.kz](http://www.kzppr.kz) Қазақстандық мемлекеттік-жеке меншік әріптестік Орталығы сайтынан алынды

## ҚОСЫМША Б

**Жаңа «Шар Станциясы – Өскемен» теміржолының құрылысы мен пайдаланылуы**  
ДТЖ Қазақстан Республикасының Көлік және коммуникация министрлігімен жаңа «Шар Станциясы – Өскемен» теміржолының құрылысы мен пайдаланылуы жөнінде Концессиялық Келісім жасады. Келісім Қазақстан Республикасының Үкіметінің атынан Қазақстан Үкіметінің 2005 жылғы 1 шілдесінен әрекет ететін № 668 «жаңа «Шар Станциясы – Өскемен» теміржолының құрылысы мен пайдаланылуы жөніндегі Концессиялық Келісім жасау туралы» қаулысына сәйкес әрекет етеді.

### **Жобаның мақсаты**

- Мемлекеттік шекараның екі рет қиылысуы мен шекаралық рәсімдердің екі қайтара өтуін жоятын жаңа көлік бағытын жасау
- Оңтүстік бағыттағы қашықтықты 328 шақырымға, батыс бағытындағы қашықтықты 92 шақырымға қысқарту
- Жүктердің жеткізілуін 12-14 сағатқа қысқарту

<b>Жобаның аты</b>	<b>Жобаның сипаттамасы</b>	<b>Жоба мерзімі</b>	<b>Концессионер</b>	<b>Жүзеге асырылу сатысы</b>
Жаңа «Шар Станциясы – Өскемен» теміржолының құрылысы мен пайдаланылуы	т /ж желісі 150,92 шақырым	23 жыл	«Досжан темір жолы» АҚ	Қолданылуда

### **"Досжан темір жолы (ДТЖ)" АҚ**

<b>Байланыс:</b>	Қазақстан Республикасы, 050000, Алматы қ., Желтоқсан көшесі, 118, 407 кеңсе; Телефон: (727) 330 99 94, 330 99 95; Факс: (727) 272 72 23
<b>Интернет-сайт:</b>	<a href="http://www.kazrail.kz/">http://www.kazrail.kz/</a>
<b>E-mail:</b>	<a href="mailto:info@kazrail.kz">info@kazrail.kz</a>
<b>Негізгі қызмет аясы:</b>	«Шар Станциясы – Өскемен» теміржолының құрылысы мен пайдаланылуы жөніндегі жобаны іске асыру
<b>Бірінші басқарушы:</b>	Басқарма Төрағасы Боканов К.И

Ескерту – [www.kzppr.kz](http://www.kzppr.kz) Қазақстандық мемлекеттік-жеке меншік әріптестік Орталығы сайтынан алынды

## ҚОСЫМША В

### Ақтау халықаралық әуежайының жолаушы терминалының құрылысы мен пайдаланылуы

#### Жоба мақсаты

Маңғыстау облысының көлік инфрақұрылымының Қазақстан Республикасының 2003-2015 жылдарға арналған индустриялық-инновациялық даму Стратегиясына сәйкес дамуы.

Жоба атауы	Жоба сипаттамасы	Жоба мерзімі	Концессионер	Дайын болу сатысы
«Халықаралық Ақтау әуежайының жолаушы терминалының салынуы және пайдалануы»	Жолаушылар терминалы	30 жыл	«ATM Grup Uluslararası Havalimani Yapım Yatırım ve İşletme LTD.Şti.».	Пайдаланылуда

Ескерту – [www.kzppr.kz](http://www.kzppr.kz) Қазақстандық мемлекеттік-жеке меншік әріптестік Орталығы сайтынан алынды



## ҚОСЫМША Г

**Здравствуйте, уважаемый водитель!**

Просим Вас заполнить анкету.

Опрос проводится с целью улучшения качества автомобильных дорог.

**Ваше мнение для нас ВАЖНО!**

1. Нравится ли Вам комфортная и безопасная езда на автомобиле?

- да;
- нет.

Вы ездите по междугородним автомобильным дорогам?\*

- да;
- нет.

*\*Если «Да», то переходим к следующим вопросам, если «Нет», то завершаем анкету.*

По Вашему мнению, что входит в качество междугородних дорог?

- придорожный сервис (кафе, СТО, АЗС);
- покрытие дороги;
- наличие дорожных указателей;
- все вышеперечисленное;
- дополнительно Вы могли бы добавить \_\_\_\_\_

Качество каких дорог больше всего Вас не устраивает?

- городских;
- междугородних.

Если Вам предложат проезд по качественной междугородней дороге на платной основе по приемлемой цене, то:

- поедете по платной дороге;
- выберете бесплатную менее качественную дорогу.

Какая цена за проезд по платной междугородней дороге для Вас приемлема?

- 1-2 тенге за 1 км;
- 3-5 тенге за 1 км;
- 5-10 тенге за 1 км.

Сколько денег Вы тратите в год на внеплановое посещение СТО (ремонт ходовой части, кузова, двигателя):

- 10000-30000 тенге;
- 30000-60000 тенге;
- 60000-100000 тенге;
- 100000 тенге и выше.

Причина внеплановых посещений СТО (ремонт ходовой части, кузова, двигателя):

- качество городских дорог;
- качество междугородних дорог.
- другое \_\_\_\_\_

Примерно сколько километров в год вы ездите по междугородним дорогам?

\_\_\_\_\_

Средний пробег Вашего автомобиля за год?

\_\_\_\_\_

Ваш автомобиль:

- собственный;
- принадлежит организации, где вы работаете;
- другое \_\_\_\_\_

Ваш возраст:

- 18-25 лет;
- 26-35 лет;
- 36-45 лет;
- 46 и выше

Ваш пол:

- муж.;
- жен.

Ваш ежемесячный доход:

- до 20000 тенге;
- 20000-40000 тенге;
- 41000-60000 тенге;
- 61000-100000 тенге;
- 100000 тенге и выше.

**Благодарим Вас за участие в опросе!**