

## СПЕЦИФИКА ФИНАНСИРОВАНИЯ ПРОЕКТОВ ГЧП ДЛЯ ЭКОНОМИЧЕСКОГО РАЗВИТИЯ РЕГИОНОВ КАЗАХСТАНА

<b>Талгат БИРМАГАМБЕТОВ*</b>	кандидат экономических наук, доцент кафедры «Экономика» КФ МГУ им. М.В.Ломоносова, Астана, Казахстан, <a href="mailto:Talgat_bir1@mail.ru">Talgat_bir1@mail.ru</a> , ORCID: 0000-0002-0574-8080
<b>Зейнегуль ЕСЫМХАНОВА</b>	кандидат экономических наук, профессор, профессор кафедры «Финансы», Esil University, Астана, Казахстан, <a href="mailto:z.yesymkhanova@gmail.com">z.yesymkhanova@gmail.com</a> , ORCID: 0000-0001-5552-5849
<b>Кайрат КОШКАРБАЕВ</b>	доктор экономических наук, профессор Кафедры «Экономические специальности» Институт Сорбонна-Казахстан КазНПУ им. Абая, Алматы, Казахстан, <a href="mailto:kainur77@mail.ru">kainur77@mail.ru</a> , ORCID: 0000-0003-4908-9862
<b>Дарья ДИНЕЦ</b>	доктор экономических наук, заведующий кафедрой «Финансы, учет и аудит» Российский университет дружбы народов имени Патриса Лумумбы, Москва, Российская Федерация, <a href="mailto:dinets-da@rudn.ru">dinets-da@rudn.ru</a> , ORCID: 0000-0001-8734-8998
<b>Камиля АМЕНОВА</b>	доктор PhD, проректор КазНПУ им. Абая, Алматы, Казахстан, <a href="mailto:kamilya.amenova@gmail.com">kamilya.amenova@gmail.com</a> , ORCID: 0000-0001-9561-5494

Дата поступления рукописи в редакцию: 01/09/2025

Доработано: 23/09/2025

Принято: 10/10/2025

DOI: 10.52123/1994-2370-2025-1535

УДК 336

МРНТИ 06.71.33

**Аннотация.** Проекты государственно-частного партнерства (ГЧП) в мире используются для решения инфраструктурных проектов, которые реализуются в содействие с государственными программами развития экономики. Целью исследования является специфика финансирования проектов ГЧП на дальнейшее экономическое развитие регионов Казахстана. В соответствии с целью исследования ставятся задачи по рассмотрению этапов реализации проектов ГЧП, осуществления анализа отраслевой и региональной направленности проектов ГЧП, оценки влияния проектов ГЧП на региональную экономику страны, а также на основе анализа формирования предложений и рекомендаций по эффективной реализации проектов ГЧП. Практическая значимость исследования состоит в разработке предложений и рекомендаций по влиянию проектов ГЧП на экономику страны и ее дальнейшее развитие по различным сценариям. Элементом новизны статьи является то, что исследованы отраслевая и региональная структура проектов ГЧП, проведена оценка взаимосвязи объемов проектов ГЧП и валовый региональный продукт, даны некоторые рекомендации для эффективного применения инструментов государственно-частного партнерства для решения социально-экономических задач нашего государства. При реализации проектов ГЧП следует формировать определенные нормы и нормативы, которые позволят ограничивать и снизить нагрузку на республиканский бюджет, а также более корректно оценивать их эффективность.

**Ключевые слова:** ГЧП, проекты ГЧП, ВВП, инфраструктура, экономика

**Аңдатпа.** Әлемдегі мемлекеттік-жекешелік әріптестік (МЖӘ) жобалары экономиканы дамытудың мемлекеттік бағдарламаларына жәрдемдесу үшін іске асырылатын инфрақұрылымдық жобаларды шешу үшін пайдаланылады. Зерттеудің мақсаты МЖӘ жобаларының Қазақстанның одан әрі экономикалық дамуына әсерін бағалау болып табылады.

Зерттеу мақсатына сәйкес МЖӘ жобаларын іске асыру кезеңдерін қарау, МЖӘ жобаларының салалық және өңірлік бағытын талдауды жүзеге асыру, МЖӘ жобаларының елдің өңірлік экономикасына әсерін бағалау, сондай-ақ талдау негізінде МЖӘ жобаларын тиімді іске асыру бойынша ұсыныстар мен ұсынымдарды қалыптастыру бойынша міндеттер қойылады.

Зерттеудің практикалық маңыздылығы МЖӘ жобаларының ел экономикасына әсері және оны әр түрлі сценарийлер бойынша одан әрі дамыту бойынша ұсыныстар мен ұсыныстар әзірлеуден тұрады.

Мақаланың жаңашылдығының элементі МЖӘ жобаларының салалық және өңірлік құрылымы зерттеліп, МЖӘ жобалары мен жалпы өңірлік өнім көлемдерінің өзара байланысын бағалау жүргізілді, мемлекетіміздің әлеуметтік-экономикалық міндеттерін шешу үшін мемлекеттік-жекешелік әріптестік құралдарын тиімді қолдану үшін кейбір ұсыныстар берілді.

\* Автор для корреспонденции: Т. Бирмагамбетов, [Talgat\\_bir1@mail.ru](mailto:Talgat_bir1@mail.ru)

МЖӨ жобаларын іске асыру кезінде республикалық бюджетке жүктемені шектеуге және азайтуға, сондай-ақ олардың тиімділігін неғұрлым дұрыс бағалауға мүмкіндік беретін белгілі бір нормалар мен нормативтерді қалыптастыру қажет.

**Түйін сөздер:** МЖӨ, МЖӨ жобалары, ЖІӨ, инфрақұрылым, экономика

**Abstract.** Public-private partnership (PPP) projects in the world are used to solve infrastructure projects that are implemented in accordance with government economic development programs. The purpose of the study is to assess the impact of PPP projects on the further economic development of Kazakhstan. In accordance with the purpose of the study, tasks are set to review the stages of implementation of PPP projects, analyze the sectoral and regional orientation of PPP projects, assess the impact of PPP projects on the regional economy of the country, and based on the analysis, form proposals and recommendations for the effective implementation of PPP projects.

The practical significance of the study is to develop proposals and recommendations on the impact of PPP projects on the country's economy and its further development under various scenarios. An element of the novelty of the article is that the sectoral and regional structure of PPP projects has been studied, the relationship between the volume of PPP projects and the gross regional product has been assessed, and some recommendations have been made for the effective use of public-private partnership tools to solve the socio-economic problems of our state.

When implementing PPP projects, certain norms and regulations should be formed that will limit and reduce the burden on the national budget, as well as more correctly assess their effectiveness.

**Keywords:** PPP, PPP projects, GDP, infrastructure, economy

## Введение

Актуальность темы данного исследования. Государственно-частное партнерство (ГЧП) — это подход, принятый для повышения экономической ценности результатов инфраструктуры, и он охватывает широкий спектр инфраструктуры государственного сектора (Caiyun Cui et al, 2018). Так, «страны с большим бюджетным дефицитом большей вероятностью использовали ГЧП, тогда как страны с богатыми природными ресурсами с меньшей вероятностью использовали ГЧП, поскольку их бюджетные ограничения не были обязательными» (Hakan Yurdakul et al, 2022). «Так в Южной Корее и в других странах мира, основной причиной привлечения частного сектора к предоставлению инфраструктурных услуг корейского правительства являются бюджетные ограничения» (Vumjoon Bae et al, 2022). Одновременно можно отметить, что проекты ГЧП используются в странах с ограниченными финансовыми возможностями бюджета и следует эффективно использовать денежные средства в сфере инфраструктуре.

Основной целью данного исследования является специфика влияния проектов ГЧП на развитие основных отраслей экономики Казахстана. В соответствии с целью исследования ставятся следующие задачи:

- рассмотрение этапов реализации проектов ГЧП;
- анализ отраслевой и региональной направленности проектов ГЧП;
- разработка влияния проектов ГЧП на основные макроэкономические показатели экономики региона страны;
- рекомендации по дальнейшей эффективной реализации проектов ГЧП, направленных на социально-экономическое развитие страны.

Теоретическая значимость исследования состоит в изучении процесса развития государственно-частного партнёрства на текущем этапе в условиях современной экономики, который отражается в ее постоянном росте ВВП. Отметим, что многие исследователи показывают в своих работах, что проекты ГЧП используются в странах с большим бюджетным дефицитом, однако это не всегда корректно. Практическая значимость исследования состоит в разработке предложений и рекомендаций по влиянию проектов ГЧП на экономику страны и ее дальнейшее развитие.

## Литературный обзор

При реализации проектов ГЧП следует формировать определенные нормы и нормативы, которые позволят ограничивать и снизить нагрузку на республиканский бюджет, а также более корректно оценивать их эффективность. Так исследователь Gonzalo Ruiz Diaz в своей работе также ссылается на то, что «анализ показывает, что включение нормативных обязательств в контракты ГЧП определяется технологическими характеристиками отраслей, масштабом и сложностью проектов, источником финансирования (государственный или частный) и рисками спроса, связанными с проектами» (Gonzalo Ruiz Diaz, 2017).

В результате следует постоянно иметь нормативы и нормы, которые могли уменьшать риски проектов ГЧП, особенно государственного финансирования.

В то же время исследователи Карен Е. Парке-Шилдс и Катхлен М. Боеур-Врингт считают, что «управление проектами осуществляется с помощью рационального адаптивного подхода в различной степени, что положительно коррелирует с успехом проекта и использованием инструментов/методов управления проектом» (Karen E Papke-Shields et al, 2017). Нельзя не сказать, что по словам исследователя Wenche Aarseth: «анализ выявил две различные точки зрения на исследование устойчивости проекта; один предполагает точку зрения проектной организации, поставляющей актив, а второй предполагает точку зрения принимающей организации» (Wenche Aarseth et al, 2017).

Одновременно, можно отметить, что «частное финансирование позволяет заменить соглашения ГЧП «издержки плюс» более эффективными контрактами с фиксированной ценой; следовательно, теория предсказывает, что частное финансирование будет связано с более высоким использованием контрактов с фиксированной ценой. Интуитивно, частное финансирование перекладывает риск на частный сектор и смягчает (на самом деле - в нашей простой модели - полностью устраняет) проблему неблагоприятного выбора. Тем самым оно позволяет «секьюритизировать» обязательства государственного сектора» (Eric Maskin et al, 2008). В тоже время «ГЧП имеет большой потенциал, но может быть реализовано только при хорошем управлении со стороны правительства (Pinz et al., 2017). Для развивающихся стран, которые недавно приняли ГЧП, это сравнительное исследование, иллюстрирующее практику в других странах, предлагает обоснованное руководство для оценки и улучшения их управления ГЧП» (Nannan Wang et al, 2020).

Вместе с этим, не следует забывать, что «за последние несколько десятилетий государственно-частное партнерство (ГЧП) все чаще использовалось правительствами для финансирования и управления сложными (инфраструктурными) операциями. ГЧП представляют собой долгосрочные контракты (обычно охватывающие 30-40 лет), в рамках которых, частный сектор обеспечивает строительство инфраструктуры и поддерживает обслуживание, за которое платит государственный сектор» (Joaquim Miranda Sarmiento et al, 2021).

В результате в проектах ГЧП существует множество проблем, которые следует озвучить:

- рассматривать проекты ГЧП как один из инструментов финансирования инфраструктурных проектов с присутствием государственных финансовых средств;
- следует корректно и взвешенно оценивать проектов с точки зрения его финансирования и ценой;
- оценки риска вложения государственных финансовых средств и дальнейшего использования объектов инфраструктуры.

### **Материалы и методы**

В ходе реализации исследования были использованы такие научные, статистические методы, как обзор современных зарубежных и отечественных источников информации, а также первоисточники по базе данных существующих проектов ГЧП, представленных Казахстанский центр государственно-частного партнерства. Использование базы данных договоров ГЧП позволило сделать фактическую информацию по существующим проектам ГЧП. По результатам выборки проектов ГЧП создана круговая диаграмма, которая позволила оценить основную направленность отраслей экономики и регионов, где осуществляется инфраструктурное преобразование.

С учетом изучения работ зарубежных исследователей определены основные макроэкономические параметры, которые могут влиять на деятельность проектов ГЧП.

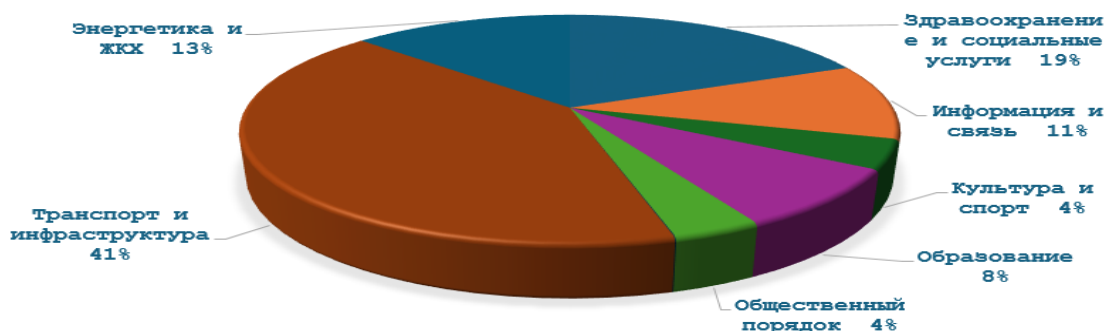
На основе данных Бюро национальной статистики Агентства по стратегическому планированию и реформам Республики Казахстан и данных сайта Казахстанского центра государственно-частного партнерства определены макроэкономические параметры и определена доля влияния проектов ГЧП на регион.

**Результаты.** Наличие соответствующей инфраструктуры является мерилем способности страны поддерживать свой экономический рост. Для стран Азиатско-Тихоокеанского региона предоставление базовых инфраструктурных услуг, включая

водоснабжение, водоотведение, удаление твердых отходов, жилищное строительство, здравоохранение, энергетику, транспорт и связь, является важным видом деятельности государственного сектора. Поскольку спрос на инфраструктуру растет быстрее, чем государственный бюджет, государственный сектор все чаще рассматривает партнерство с частным сектором как альтернативный механизм финансирования инфраструктуры (ADB, 2022). Объем реализуемых проектов в Казахстане составляет около 2 трлн. тенге, что составляет всего 1,64% от ВВП. ВВП за данный период вырос с 40,9 трлн. тенге до 119,3 трлн. тенге, что показывает рост 2,98 раза. Учитывая тенденции роста ВВП на душу населения в среднем ежегодно растет на 12,7%, ВВП на 14,5%. На рисунке 1 показана отраслевая направленность реализуемых проектов ГЧП. Отраслевая направленность проектов ГЧП позволяет определить, что наибольшая сумма реализуемых проектов используется на транспорт и инфраструктуру 41%, 19% на здравоохранение и социальные услуги, 13% на энергетику и ЖКХ. Не случайно большинство проектов ГЧП направленно на транспорт и инфраструктуру, ведь Республика Казахстан имеет обширные территории, для которых необходимы автомобильные дороги и сопутствующие к ним нежилые помещения, как заправки, магазины, СТО, туалеты и прочее. Учитывая объем проектов ГЧП зарубежные исследователи Хакан Юрдакул, Рифат Камачак, Тулай Юзар Озтюрк определили, что «влияние населения и ВВП на душу населения использовалось лишь для отражения эффекта размера рынка на интенсивность использования ГЧП» » (Nakan Yurdakul et al, 2022).

При формировании проектов ГЧП финансирование в большей степени относится к Республиканскому бюджету, где доля составляет 59%. Среди регионов наиболее высокий уровень финансирования у Туркестанской области 11%, Атырауской области и Шымкент 6%, Астана -5%.

**Рисунок 1. Отраслевая структура проектов ГЧП**

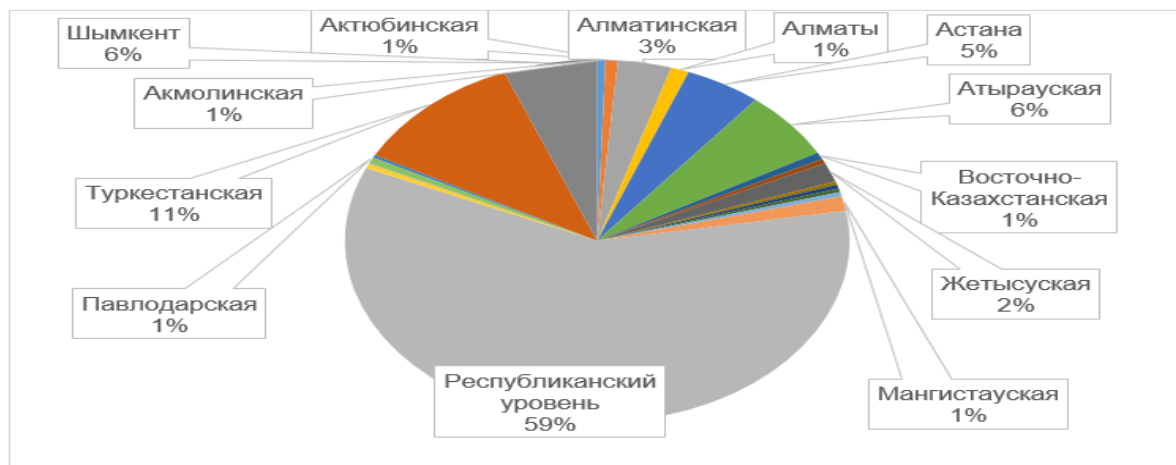


*\*составлено на основе источника (КЦГЧП, 2024)*

Фактически многие проекты осуществляются из республиканского бюджета страны и местных органов, а частный капитал осуществляется на незначительные суммы.

На рисунке 2 показана региональная направленность проектов ГЧП.

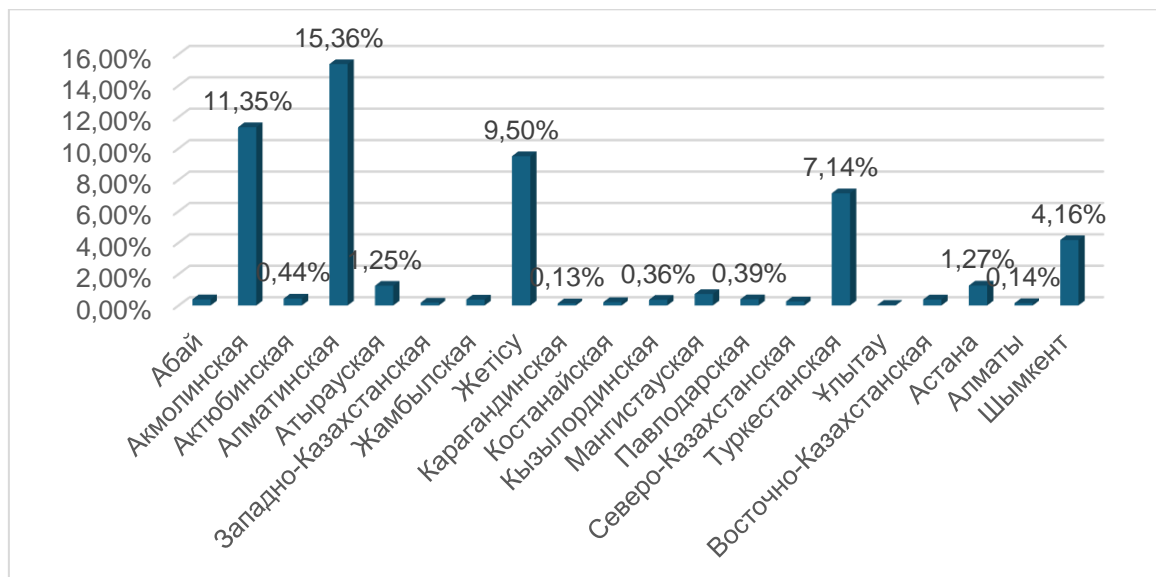
**Рисунок 2. Финансирование проектов по ГЧП по регионам Казахстана**



*\*составлено на основе источника (КЦГЧП, 2024)*

Так, анализируя валовый региональный продукт (ВРП) по регионам можно на рисунке 3 отметить, что проекты ГЧП занимают достаточно высокий уровень, особенно в Алматинской области 15,36%, Акмолинской области 11,35%, области Жетісу 9,5%, Туркестанской области 7,14% и городе Шымкент 4,16%.

**Рисунок 3. Доля проектов ГЧП в ВРП региона**



*\*составлено на основе источника (КЦГЧП, 2024)*

Это связано прежде всего крупными инфраструктурными проектами в Алматинской области таким, как: «Строительство и эксплуатация автомобильной дороги "Большая Алматинская кольцевая автомобильная дорога (БАКАД)», в Акмолинской области проект «Строительство многопрофильной больницы на 630 коек в г. Кокшетау», в области Жетісу проект «Создание и эксплуатация автомобильного пункта пропуска "Нур жолы" и эксплуатация транспортного-логистического центра на участке автомобильной дороги "Алматы-Хоргос" международного транзитного коридора "Западная Европа – Западный Китай».

Учитывая данные крупные проекты, следует активно привлекать консорциумы для решения инфраструктурных задач в регионах. К примеру, строительством Евротоннеля под Ла-Манш занимался англо-французский консорциум TransManche Link, в который вошли десять строительных компаний и пять инвестиционных банков. Общая стоимость проекта составила 14,9 млрд долларов, хотя первоначально оценивалась в 5,5 млрд. (Майоров М., 2025). Поэтому для строительства новых проектов следует привлекать консорциумы, которые будут включать не только производственные, строительные, но и финансовые компании, а не реализовать их посредством республиканского и местного бюджетов. Хотя и существуют примеры и другого типа, как в Китайской народной республике, где государственные организации осуществляют грандиозные проекты в масштабах всей страны. «В Китае завершено строительство 930-километровой автотрассы, проходящей через пустыню Бадын-Джаран и соединяющей населенные пункты Линьхэ и Байгэда в автономном районе Внутренняя Монголия. Общий объем инвестиций в проект составил около 37 млрд юаней (5,55 млрд долл.)» (SCS GROUP, 2016). Данный проект не первый ведь, до этого была дорога «Таримское шоссе» через пустыню Такла-Макан в Китае. Учитывая данный фактор и то, что в Казахстане также существуют пустыни и непроходимые территории, то нам следует взять методы использования проектов на пустынных и степных территориях. Для реализации таких крупномасштабных проектов необходимо привлечение китайских специалистов, которые будут совместно с казахстанскими специалистами реализовывать такие проекты. Ведь привлечение китайских специалистов позволило в конечном итоге завершить строительство LRT в Астане. А здесь можно сформировать международный консорциум для реализации проекта. Однако, следует сделать экономический расчет по эффективности

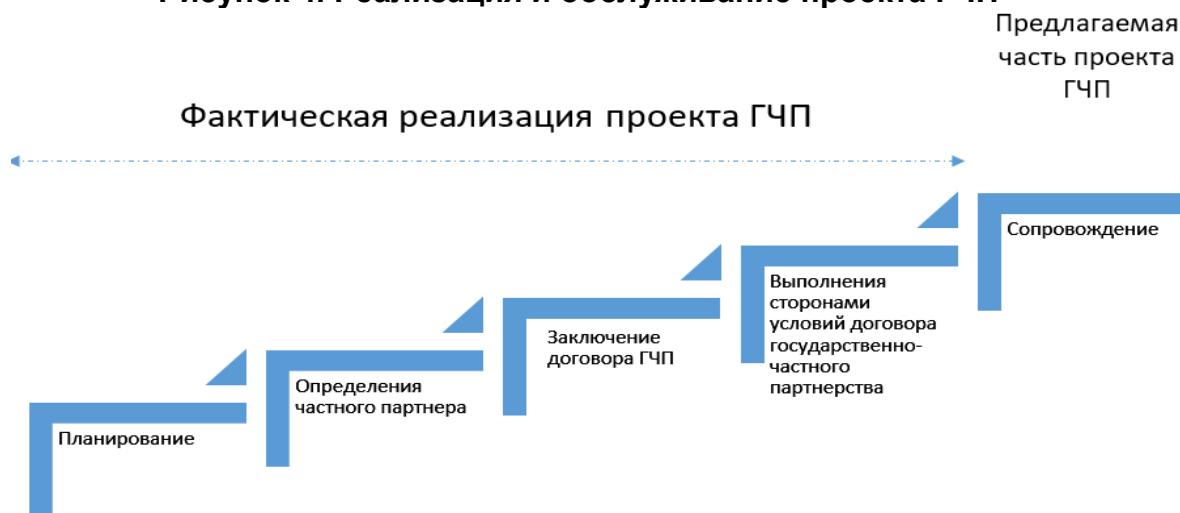


проектов, которые могли соединить север и юг, запад и восток Казахстана автомобильными дорогами и созданием необходимой инфраструктуры.

Создание автомобильной инфраструктуры позволило создать коридор для взаимодействия автотранспорта между Средней Азией и Российской Федерации, Китаем и странами Кавказа.

Кроме того, проекты ГЧП могут рассматриваться как механизм реализации инфраструктурных проектов. На рисунке 4 показана будущая схема реализации и обслуживания проектов ГЧП.

**Рисунок 4. Реализация и обслуживание проекта ГЧП**



*\* составлено на основе источника (Правительство РК, 31.10.2015).*

При реализации проектов на текущий момент рассматривают несколько этапов. Очевидно, что каждый проект ГЧП должен планироваться, реализовываться и завершаться. Обслуживание осуществляет частный партнер, который в большей мере отвечает за его качество и продолжительность его составляет 10 лет, что позволит объекту по проекту ГЧП быть действующим хотя бы в данный период, без его изменения как по виду деятельности, так и по собственнику.

С учетом предложенной схемы реализации и обслуживания проектов ГЧП может выражаться следующей формулой (1), где только 30% государственное финансирование:

$$F = L + \sum(Y_i + R_i + D_i), \text{ где} \quad (1)$$

L – земельные территории выделяемые под строительство проекта;

$Y_i$  – затраты на разработку и подготовку проекта;

$R_i$  – затраты на строительство и капитальные вложения;

$D_i$  – финансирование за средств частной компании.

В этом случае государственное финансирование заключается в предоставлении земельных территорий, оцененных в денежном выражении с учетом рыночной стоимости будущего объекта. Фактически государственное участие в проектах ГЧП ограничивается предоставлением документов по земельным территориям, самих территорий и оплаты государственных сборов и платежей, связанных с разработкой и подготовкой проекта. Выделение финансовых ресурсов из республиканского бюджета не осуществляется и не оказывает сильного влияния на расходную часть бюджета государства.

При этом, в стоимость финансирования включает в себя услуги по консультативному сопровождению проектов ГЧП, установленных по законодательству в формуле (2):

$$P = cl(k_1 + k_2 + \dots + k_n) + e, \text{ где} \quad (2)$$

P – стоимость услуги по консультативному сопровождению проектов ГЧП, в том числе концессионных проектов без учета налога на добавленную стоимость:

с – стоимость 1 человеко-часа поставщика услуг по республиканским проектам (6358,57 (шесть тысяч триста пятьдесят восемь тенге пятьдесят семь тиын) тенге без учета налога на добавленную стоимость);

l – базовые нормативные трудозатраты на единицу услуги;

k – поправочные коэффициенты к стоимости услуг;

е – расходы на подготовку предпроектной и проектной документации [Министерство экономики РК, 24.07.2015).

В этой стоимости сумма государственного финансирования покрывается за счет оплаты государственных пошлин и сборов при осуществлении данного проекта.

Формула (2) применяется при сопровождении проекта на этапе фактической реализации проекта ГЧП, однако, предлагаемое сопровождение на рисунке 4 подразумевает непосредственное обслуживание вводимых объектов, в случае если есть необходимости ремонта и устранения других недостатков при вводе в действие объекта. Данное сопровождение включает уже фактические капитальные и хозяйственные расходы на устранение недостатков, а не консультационные услуги.

Учитывая проведенный анализ, где показано, что государственное финансирование составляет почти 60%, то нами предлагается изменить существующий подход, когда частное предпринимательство вкладывает 70%, а 30% остается для государственных органов.

Обслуживание осуществляет частный партнер, который в большей мере отвечает за его качество и продолжительность его составляет 10 лет, что позволит объекту по проекту ГЧП быть действующим хотя бы в данный период, без его изменения как по виду деятельности, так и по собственнику.

Также для реализации крупных проектов следует создавать консорциумы. Так, «Правительство своим постановлением официально определило место строительства первой атомной электростанции в Казахстане. «Принять решение о районе строительства ядерной установки «Атомная электрическая станция» — Жамбылский район Алматинской области» (Жанибек А., 2025). Здесь однозначно необходимо создавать консорциум, в который входили бы АО «НАК «Казатомпром», крупные международные специализирующие компании в строительстве атомных станций, финансовые организации и местные крупные компании. Ведь, если данный проект осуществляют в Алматинской области, то фактически она является крупным потребителем электроэнергии, где также должен участвовать АО «KEGOC».

Проблемные проекты, связанные с ГЧП в Казахстане официально, не озвучиваются, так как многие проекты реализуются в образовании, здравоохранении, ЖКХ, транспорте, связи, информатизации и других отраслях. При этом, основными проблемами являются:

- финансовые риски, связанные с реализацией проекта;
- неэффективное использование денежных ресурсов при получении финансировании;
- не корректные расчеты необходимости финансовых и других ресурсов.

### **Обсуждение и выводы**

В результате проекты ГЧП должны финансироваться в большей степени за счет частного капитала, а не республиканского и местного бюджета. При этом выступать частными партнерами должны крупные компании региона или отрасли. К примеру, в сфере связи и коммуникаций партнерами выступают компании ТОО, а должны быть крупные операторы НАК «Казакхтелеком», АО «Транстелеком». Данное требование должно касаться всех проектов ГЧП. Вместе с этим следует исключать в проектах ГЧП индивидуальных предпринимателей, которые не могут участвовать в финансировании существующих проектах. Хотя доля от объема всех реализуемых проектов ИП составляет 2,35%, значительная доля всех реализуемых проектов относится к ТОО 84,6%, а проекты с участием АО составляет лишь 13,1%. Учитывая, что большую долю в отраслевой направленности занимает транспорт и инфраструктура, энергетика и ЖКХ.

Одновременно, следует корректно оценивать стоимость каждого проекта, введя определенные нормативы и нормы, по которым возможно закладывать и проверять эти проекты. Ведь иногда по многим проектам работает одна компания или индивидуальный предприниматель, что вызывает риски при реализации и завершении проектов.

Нормы и нормативы выработать на основе выполненных проектов, которые успешно были внедрены и эффективно используются получателями. К примеру, в консорциуме

участие АО должно составлять большую долю, желательно от 70% до 100%, остальное относится к ТОО.

Требуется усилить механизм внедрения подходов проектного менеджмента в органы государственной службы с целью применения персональной ответственности государственных служащих на республиканском и местном уровнях в отношении реализации ГЧП (Смагулова Ш.А. и др., 2023). Одновременно ограничить их фактическое участие, только на этапе первоначальном этапе без выделения финансирования, с одновременным контролем на каждом этапе реализации и сопровождения проекта.

Вместе с тем следует очень взвешенно подходить к заключению проектов ГЧП, проведенный анализ проектов базы данных Казахстанского центра государственно-частного партнерства позволил отметить следующее:

- многие проекты ГЧП заключались с индивидуальными предпринимателями (ИП), или консорциумам состоящими из только ИП, что является недопустимым;
- в проекты, которые реализуются в рамках ГЧП необходимо вносить пост проектное обслуживание в течение гарантированного периода времени (1 год), а затем передавать на баланс принимающей компании;
- привлекать в проекты ГЧП крупные компании отрасли, где они являются монополистами на рынке;
- использовать для финансирования проектов ГЧП консорциумы, которые будут вкладывать до 70% частного капитала по проектам.

### Заключение

К основным выводам можно отнести то, что необходимо постепенное снижение финансирования из государственного бюджета до 30%, на текущий момент данное соотношение составляет 60%. Предполагается, что объем реализуемых проектов будет расти и возможно достигнет до 3,5 трлн. тенге в 2027 году, при этом ВВП и ВВП на душу населения, а также государственный долг Правительства будет увеличиваться значительно.

Вместе с этим быстрое увеличение макроэкономических показателей приведет к росту объемов реализуемых проектов ГЧП, хотя многие из них будут осваиваться, но объем вновь реализуемых проектов должен увеличиваться с учетом уменьшения финансирования со стороны республиканского бюджета.

Учитывая это, ежегодно государственно-частное партнерство должно более быстрее осуществлять свои проекты, используя современные технологии строительства, передовые новшества в энергетике и новые композитные материалы.

### Список литературы

- Asian Development Bank(ADB). (2022). Обзор государственно-частного партнерства. Казахстан. Декабрь <https://www.adb.org/sites/default/files/publication/850386/public-private-partnership-monitor-kazakhstan-ru.pdf>
- Bumjoon Bae, Changbeom Seo. (2022). Do public-private partnerships help improve road safety? Finding empirical evidence using panel data models. *Transport Policy*.126, 336-342. <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2022.08.006>
- Caiyun Cui, Yong Liu, Alex Hope, Jianping Wang. (2018). Review of studies on the public-private partnerships (PPP) for infrastructure projects. *International Journal of Project Management*. 36(5), 773-794. <https://doi.org/10.1016/j.ijproman.2018.03.004>
- Eric Maskin, Jean Tirole. (2008). Public-private partnerships and government spending limits. *International Journal of Industrial Organization*. 26(2), 412-420. <https://doi.org/10.1016/j.ijindorg.2007.05.004>
- Gonzalo Ruiz Diaz. (2017). The contractual and administrative regulation of public-private partnership. *Utilities Policy*. 48, 109-121. <https://doi.org/10.1016/j.jup.2016.04.011>
- Hakan Yurdakul, Rifat Kamaşak, Tülay Yazar Öztürk. (2022). Macroeconomic drivers of Public Private Partnership (PPP) projects in low income and developing countries: A panel data analysis. *Borsa Istanbul Review*. 22(1), 37-46. <https://doi.org/10.1016/j.bir.2021.01.002>
- Joaquim Miranda Sarmiento, Luc Renneboog. (2021). Renegotiating public-private partnerships. *Journal of Multinational Financial Management*.59. <https://doi.org/10.1016/j.mulfin.2020.100661>
- Karen E Papke-Shields, Kathleen M. Boyer-Wright. (2017). Strategic planning characteristics applied to project management. *International Journal of Project Management*. 35(2), 169-179. <https://doi.org/10.1016/j.ijproman.2016.10.015>



Nannan Wang, Zheng Gong, Yunfei Liu, Craig Thomson. (2020). The influence of governance on the implementation of Public-Private Partnerships in the United Kingdom and China: A systematic comparison. *Utilities Policy*. 64. <https://doi.org/10.1016/j.jup.2020.101059>

SCS GROUP (2016). В Китае построили самую протяженную трассу в пустыне. <https://scsg.ru/ru/news/v-kitae-postroili-samuyu-protyazhennuyu-trassu-v-pustyne/>

Wenche Aarseth, Tuomas Ahola, Kirsi Aaltonen, Andreas Økland, Bjørn Andersen. (2017). Project sustainability strategies: A systematic literature review. *International Journal of Project Management*. 35(6), 1071-1083. <https://doi.org/10.1016/j.ijproman.2016.11.006>

Жанибек А. (2025). Правительство утвердило место строительства первой АЭС в Казахстане. <https://forbes.kz/articles/pravitelstvo-utverdilo-mesto-stroitelstva-pervoy-aes-v-kazahstane-a5fb1f>

Казахстанский центр государственно-частного партнерства (КЦГЧП). (2024). База проектов ГЧП центра ГЧП Республики Казахстан. [http://kzppp.kz/project\\_base](http://kzppp.kz/project_base) (Дата обращения: 05.11.2024)

Майоров М. (2025). Подводный тоннель к упрямому острову. <https://stimul.online/articles/innovatsii/podvodnyy-tonnel-k-upryamomu-ostrovu/>

Министерство экономики РК. (24.07.2015) Приказ и.о. Министра национальной экономики Республики Казахстан № 564. Зарегистрирован в Министерстве юстиции Республики Казахстан 10 августа 2015 года № 11854 «Об утверждении методики определения стоимости услуг по консультативному сопровождению проектов государственно-частного партнерства, в том числе концессионных проектов». <https://adilet.zan.kz/rus/docs/V1500011854> (Дата обращения 05.04.2025)

Правительство РК. (31.10.2015). Закон Республики Казахстан № 379-V «О государственно-частном партнерстве». <https://www.gov.kz/legalacts/details/Z1500000379>

Смагулова Ш.А., Абдулина Б.А., Сайымова М.Д., Бабажанова Ж. (2023). Перспективы развития государственно-частного партнерства Казахстана. *Вестник университета «Туран»*. 3, 170-183. <https://doi.org/10.46914/1562-2959-2023-1-3-170-183>

## References

Asian Development Bank. (2022). *Obzor gosudarstvenno-chastnogo partnerstva. Kazahstan. Dekabr'* <https://www.adb.org/sites/default/files/publication/850386/public-private-partnership-monitor-kazakhstan-ru.pdf> (Data obrashheniya 05.04.2025)

Bumjoon Bae, Changbeom Seo. (2022). Do public-private partnerships help improve road safety? Finding empirical evidence using panel data models. *Transport Policy*. 126, 336-342. <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2022.08.006>

Caiyun Cui, Yong Liu, Alex Hope, Jianping Wang. (2018). Review of studies on the public-private partnerships (PPP) for infrastructure projects. *International Journal of Project Management*. 36(5), 773-794. <https://doi.org/10.1016/j.ijproman.2018.03.004>

Eric Maskin, Jean Tirole. (2008). Public-private partnerships and government spending limits. *International Journal of Industrial Organization*. 26(2), 412-420. <https://doi.org/10.1016/j.ijindorg.2007.05.004>

Gonzalo Ruiz Diaz. (2017). The contractual and administrative regulation of public-private partnership. *Utilities Policy*. 48, 109-121. <https://doi.org/10.1016/j.jup.2016.04.011>

Hakan Yurdakul, Rifat Kamaşak, Tülay Yazar Öztürk. (2022). Macroeconomic drivers of Public Private Partnership (PPP) projects in low income and developing countries: A panel data analysis. *Borsa Istanbul Review*. 22(1), 37-46. <https://doi.org/10.1016/j.bir.2021.01.002>

Joaquim Miranda Sarmiento, Luc Renneboog. (2021). Renegotiating public-private partnerships. *Journal of Multinational Financial Management*. 59. <https://doi.org/10.1016/j.mulf.2020.100661>

Karen E Papke-Shields, Kathleen M. Boyer-Wright. (2017). Strategic planning characteristics applied to project management. *International Journal of Project Management*. 35(2), 169-179. <https://doi.org/10.1016/j.ijproman.2016.10.015>

Nannan Wang, Zheng Gong, Yunfei Liu, Craig Thomson. (2020). The influence of governance on the implementation of Public-Private Partnerships in the United Kingdom and China: A systematic comparison. *Utilities Policy*. 64. <https://doi.org/10.1016/j.jup.2020.101059>

SCS GROUP (2016). В Китае построили самую протяженную трассу в пустыне. <https://scsg.ru/ru/news/v-kitae-postroili-samuyu-protyazhennuyu-trassu-v-pustyne/>

Wenche Aarseth, Tuomas Ahola, Kirsi Aaltonen, Andreas Økland, Bjørn Andersen. (2017). Project sustainability strategies: A systematic literature review. *International Journal of Project Management*. 35(6), 1071-1083. <https://doi.org/10.1016/j.ijproman.2016.11.006>

Zhanibek A. (2025). Правительство утвердило место строительства первой АЭС в Казахстане. <https://forbes.kz/articles/pravitelstvo-utverdilo-mesto-stroitelstva-pervoy-aes-v-kazahstane-a5fb1f>

Казахстанский центр государственно-частного партнерства. (2024). База проектов ГЧП центра ГЧП Республики Казахстан. URL: [http://kzppp.kz/project\\_base](http://kzppp.kz/project_base) (Дата обращения: 05.11.2024)

Majorov M. (2025). Подводный тоннель к упрямому острову. <https://stimul.online/articles/innovatsii/podvodnyy-tonnel-k-upryamomu-ostrovu/>

Ministerstvo jekonomiki RK. (24.07.2015) Prikaz i.o. Ministra nacional'noj jekonomiki Respubliki Kazakhstan № 564. Zaregistrovan v Ministerstve justicii Respubliki Kazakhstan 10 avgusta 2015 goda № 11854 «Ob utverzhenii metodiki opredelenija stoimosti uslug po konsul'tativnomu soprovozhdeniju proektov gosudarstvenno-chastnogo partnerstva, v tom chisle koncessionnyh proektov». <https://adilet.zan.kz/rus/docs/V1500011854>(Data obrashhenija 05.04.2025)

Pravitel'stvo RK. (31.10.2015). Zakon Respubliki Kazakhstan № 379-V «O gosudarstvenno-chastnom partnerstve». <https://www.gov.kz/legalacts/details/Z1500000379>

Smagulova Sh.A., Abdulina B.A., Sajymova M.D., Babazhanova Zh. (2023). Perspektivy razvitija gosudarstvenno-chastnogo partnerstva Kazahstana. Vestnik universiteta «Turan». 3,170-183. <https://doi.org/10.46914/1562-2959-2023-1-3-170-183>

## ҚАЗАҚСТАН АЙМАҚТАРЫНЫҢ ЭКОНОМИКАЛЫҚ ДАМУЫНЫҢ МЖӘ ЖОБАЛАРЫН ҚАРЖЫЛАНДЫРУДЫҢ ЕРЕКШЕЛІГІ

**Талғат БІРМАҒАМБЕТОВ**, Экономика ғылымдарының кандидаты, «Экономика» кафедрасының доценті Ломоносов атындағы Мәскеу мемлекеттік университетінің Қазақстандағы филиалы, Астана, Қазақстан, [Talgat\\_bir1@mail.ru](mailto:Talgat_bir1@mail.ru), ORCID: 0000-0002-0574-8080

**Зейнегүл ЕСІМХАНОВА**, экономика ғылымдарының кандидаты, профессор, «Қаржы» кафедрасының профессоры, Есіл университеті, Астана, Қазақстан, [z.yesymkhanova@gmail.com](mailto:z.yesymkhanova@gmail.com), ORCID: 0000-0001-5552-5849

**Қайрат ҚОШҚАРБАЕВ**, Экономика ғылымдарының докторы, экономикалық мамандықтар кафедрасының профессоры Сорбонна институты-Қазақстан атындағы ҚазҰПУ. Абай Алматы, Қазақстан, [kainur77@mail.ru](mailto:kainur77@mail.ru), ORCID: 0000-0003-4908-9862

**Дарья ДИНЕЦ**, Экономика ғылымдарының докторы, «Қаржы, есеп және аудит» кафедрасының меңгерушісі Патрис Лумумба атындағы Ресей халықтар достығы университеті Мәскеу, Ресей Федерациясы, [dinets-da@rudn.ru](mailto:dinets-da@rudn.ru), ORCID: 0000-0001-8734-8998

**Камиля ӘМЕНОВА** PhD, проректор Абай атындағы Қазақ ұлттық педагогикалық университеті Алматы, Қазақстан, [kamilya.amenova@gmail.com](mailto:kamilya.amenova@gmail.com), ORCID: 0000-0001-9561-5494

## SPECIFICITY OF FINANCING PPP PROJECTS FOR ECONOMIC DEVELOPMENT OF REGIONS OF KAZAKHSTAN

**Talgat BIRMAGAMBETOV**, Candidate of Economic Sciences, Associate Professor, Department of Economics Kazakhstan Branch of Moscow State University named after M.V. Lomonosov, Astana, Kazakhstan, [Talgat\\_bir1@mail.ru](mailto:Talgat_bir1@mail.ru), ORCID: 0000-0002-0574-8080

**Zeinegul YESSYMKHANOVA**, Candidate of Economic Sciences, Full Professor, Department of Finance, Esil University, Astana, Kazakhstan, [z.yesymkhanova@gmail.com](mailto:z.yesymkhanova@gmail.com), ORCID: 0000-0001-5552-5849

**Kairat KOSHKARBAEV**, Doctor of Economics, Professor, Department of Economic Specialties, Sorbonne-Kazakhstan Institute Abai Kazakh National Pedagogical University, Almaty, Kazakhstan, [kainur77@mail.ru](mailto:kainur77@mail.ru), ORCID: 0000-0003-4908-9862

**Darya DINETS**, Doctor of Economics, Head of the Department of Finance, Accounting, and Audit, Patrice Lumumba Peoples' Friendship University of Russia, Moscow, Russian Federation, [dinets-da@rudn.ru](mailto:dinets-da@rudn.ru), ORCID: 0000-0001-8734-8998

**Kamilya AMENOVA**, PhD, Vice-Rector Abai Kazakh National Pedagogical University, Almaty, Kazakhstan, [kamilya.amenova@gmail.com](mailto:kamilya.amenova@gmail.com), ORCID: 0000-0001-9561-5494