

Ешимова Д.А., Нурсейтов А.А.,
Шерова Г.К.

**Контракт жизненного цикла как
альтернатива традиционным
государственным закупкам**

Распространенными сферами применения государственно-частного партнерства в зарубежных странах являются транспорт, инфраструктура, здравоохранение и образование. В последнее время большое внимание уделяется особому виду ГЧП – контрактам жизненного цикла (КЖЦ – Life-Cycle Contract, LCC). Принятый в Казахстане в октябре 2015 года Закон о государственно-частном партнерстве позволяет применять КЖЦ. В статье описаны особенности контракта жизненного цикла, его преимущества и недостатки в целях повышения эффективности функционирования государственного сектора и обобщается практический опыт зарубежного использования контракта жизненного цикла. В качестве исследовательской задачи авторами определена попытка оценить контракт жизненного цикла как альтернативу традиционным государственным закупкам. Данная проблема мало изучена в Казахстане и требует дальнейших научных исследований. Учитывая огромную территорию страны и особенности развития субъектов, в статье рекомендуется применение КЖЦ, прежде всего, на региональном уровне для создания объектов транспортной инфраструктуры.

Ключевые слова: контракт жизненного цикла, КЖЦ, государственно-частное партнерство, ГЧП, долгосрочные контракты, договор, государственные закупки, законодательство, государство, бизнес, инфраструктура, транспорт, здравоохранение, образование, заказчик, поставщик, потребитель.

Yeshimova D.A., Nurseitov A.A.,
Sherova G.K.

**Life cycle contract as an
alternative to traditional public
procurement**

Some common applications of public-private partnerships in foreign countries are transport, infrastructure, health and education. Recently, much attention is paid to a specific type of PPP – life cycle contract (LCC). The adopted in Kazakhstan in October 2015 on public-private partnership law allows the use of LCC. This article describes the features of the life cycle contract, its advantages and disadvantages in order to improve the efficiency of the public sector and summarizes the practical experience of the foreign use of the life cycle contract. As the authors of the research objectives was determined attempt to assess the life cycle contract as an alternative to traditional public procurement. This problem is poorly understood in Kazakhstan and requires further scientific research. Given the vast territory of the country and especially the development of the subjects in the article recommends the use of LCC, especially at the regional level to create a transport infrastructure.

Key words: Life-Cycle Contract, LCC, public-private partnership, PPP, the life cycle of a contract, long-term contracts, contract, public procurement, legislation, state, business, infrastructure, health care system, education, customer, provider, consumer.

Ешімова Д.А., Нұрсейтов А.А.,
Шерова Г.К.

Тіршілік кезеңінің келісімшарты бұл дәстүрлі мемлекеттік сатып алуларға баламалы таңдауы

Шетелдерде мемлекеттік-жеке әріптестікті қолдану аяларының арасында кең таралған көлік, инфрақұрылым, денсаулық сақтау және білім болады. Соңғы уақытта МЖӘ айрықша түріне – тіршілік кезеңінің келісімшартына (ТКК – Life-Cycle Contract, LCC) үлкен көңіл бөлінеді. 2015 жылғы қазанда Қазақстанда қабылданған мемлекеттік-жеке әріптестік туралы Заң ТКК қолдануға мүмкіндік береді. Мақалада өмірлік циклдің келісімшартының ерекшеліктері, мемлекеттік сектордың жұмыс істеу тиімділігін арттыру мақсатында артықшылықтары мен кемшіліктері жазылған және өмірлік циклдің келісімшартын қолданудағы шетел тәжірибесі келтірілген. Зерттеу міндеті ретінде авторлар тарапынан дәстүрлі мемлекеттік сатып алуларға балама түріндегі өмірлік циклдің келісімшартын бағалау әрекеті анықталған. Бұл мәселе Қазақстанда аз үйренілген және әрі қарай ғылыми зерттеулерді талап етеді. Еліміздің орасан зор аумағын және субъектілердің дамуының ерекшеліктерін ескере, мақалада ТКК қолдануды ұсынады, ең алдымен, көліктік инфрақұрылымның объектілерін аумақтық деңгейде құру үшін.

Түйін сөздер: өмірлік цикл келісімшарты, ӨЦК, мемлекеттік-жеке әріптестік, МЖМС, ұзақ мерзімді келісімшарттар, келісім-шарт, мемлекеттік сатып алулар, заң шығару, мемлекет, бизнес, инфрақұрылым, көлік, денсаулық, білім, тапсырыс беруші, жеткізуші, тұтынушы.

КОНТРАКТ ЖИЗНЕННОГО ЦИКЛА КАК АЛЬТЕРНАТИВА ТРАДИЦИОННЫМ ГОСУДАРСТВЕННЫМ ЗАКУПКАМ

Введение

В последние десятилетия в развитых странах происходит трансформация подхода к государственному управлению, основным экономическим элементом которого стало заключение контрактов с частным сектором. Главным аргументом в пользу привлечения частного сектора является признание эффективности конкуренции при организации государственных закупок. В результате возникла законодательно и институционально оформленная система государственных закупок, включающая в себя как «традиционные» закупки, так и государственно-частное партнерство (ГЧП).

ГЧП принимало разнообразные формы и варьировалось в зависимости от сферы деятельности и уровня развития страны. Наиболее распространенными сферами его применения были и остаются до сих пор транспорт и инфраструктура, образование, здравоохранение. В последнее время все большую популярность набирает особый вид ГЧП – контракты жизненного цикла (Life-CycleContract, далее – КЖЦ).

Согласно Закону о государственно-частном партнерстве, принятому в Казахстане в октябре 2015 года, понятие КЖЦ означает договор государственно-частного партнерства, предусматривающий полный цикл работ по проектированию, строительству, созданию, реконструкции, модернизации и эксплуатации (включая ремонт и содержание) объекта государственно-частного партнерства, реализации произведенных товаров, работ и услуг, а также обязательства по обеспечению соответствия объекта государственно-частного партнерства установленным технико-эксплуатационным показателям в течение всего срока действия договора государственно-частного партнерства [1].

Заключение контрактов с частным сектором, как правило, привлекательно, поскольку, с одной стороны, заказчик (государство) не участвует в непосредственном производстве общественного блага, передавая его в частный сектор, и таким образом решается вопрос эффективности производства; с другой стороны, государство осуществляет финансирование проекта, тем самым решается проблема создания общественных благ.

Государство получает возможность использовать полезные свойства объекта, не участвуя не только в его производстве, но и в последующем обслуживании и утилизации – это основная ценность КЖЦ. Благодаря этому КЖЦ набирает все большую популярность в зарубежной практике.

За прошедшие десятилетия во многих развитых странах накоплен достаточно большой опыт использования КЖЦ, создана нормативно-правовая база, разработаны институциональные механизмы, задающие рамки взаимодействия государства и субъектов частного сектора.

Основная часть

Экспериментальная часть. Теория государственно-частного партнерства представлена в работах таких исследователей, как Дж. Делмон (Jh. Delmon), Д. Ходж (G. Hodge), К. Грив (C. Greve), Варнавский В.Г.,

Кабашкин В.А., Ойнаров А.Р., Ешимова Д.А., Токсанова А.Н. и др., а также в информационно-аналитических материалах Всемирного банка, ПРООН, Европейская экономическая комиссия ООН, ОЭСР, Public-Private Infrastructure Advisory Facility – PPIAF, USAID, Казахстанского центра государственно-частного партнерства и др.

Методологической основой исследования является диалектический метод познания. В процессе исследования использовались как общенаучные методы (анализ, синтез, обобщение, дедукция, классификация, системный подход), так и специальные методы познания (статистические методы).

Результаты и обсуждение.

Особенности КЖЦ. КЖЦ затрагивает три основных субъекта – государство (как заказчика), частную организацию (как поставщика услуги) и индивидов (как потребителей) [2].

Таблица 1 – Выгоды контракта жизненного цикла (КЖЦ) для его основных участников

| Выгоды КЖЦ | | |
|--|--|---|
| для заказчика (государства) | для поставщика | для конечных потребителей |
| в высокое качество получаемого объекта; в возможность выбора поставщика по соотношению цена–качество; в снижение транзакционных издержек и издержек управления; в распределение платежей за объект во времени, облегчение бюджетного планирования | 3) доходы поставщика не зависят от конечного спроса на объект; 4) возможность привлечения долгосрочного финансирования; 1) укрепление рыночных позиций фирмы; 2) применение новых технологических и управленческих решений, основанных на кооперации исполнителей | 1) доступ к качественному общественному благу, отвечающему современным технологическим стандартам; 2) минимальные ограничения доступа к благу. |

Примечание: составлена авторами на основании сведений из статьи: Харитонов А.В. Контракт жизненного цикла // Госзаказ: управление, размещение, обеспечение. – 2014. – № 37 [2].

В последние десятилетия вопросам повышения эффективности функционирования государственного сектора уделяется большое внимание. Одним из методов увеличения эффективности расходования бюджетных средств является проведение государственных закупок товаров, работ и услуг, что сопровождается заключением и исполнением договоров между государственным сектором и частными фирмами. Договорная практика по государственным закупкам, в свою очередь, имеет длительный этап развития как в мире, так и за годы независимости Казахстана. В научной литературе этот вид деятельности стал называться «традицион-

ные» государственные закупки, которые противопоставляются новым формам взаимодействия государства и частного сектора, в частности, долгосрочным контрактам, таким как КЖЦ.

Эффективность «традиционных» государственных закупок зависит от двух факторов: возможности четко прописать в контракте обязанности сторон (требования к качеству и количеству блага, срокам поставки, оплаты и т.д.) и наличия потенциальной конкуренции.

Одной из особенностей традиционных государственных закупок является часто краткосрочный и реже среднесрочный характер. Тендеры или конкурсы на поставку товаров и оказание

услуг проводятся чаще всего ежегодно, что для многих сфер деятельности вполне оправдано и позволяет государству извлечь максимальную выгоду из взаимодействия с частным сектором. Вместе с тем, в экономике существуют сферы, где необходимо более длительное взаимодействие и проекты, как правило, тогда носят долгосрочный характер. В таком контексте, в первую очередь, речь идет об инфраструктуре – строительстве автодорожных магистралей, морских и речных портов, аэродромов, коммунальной инфраструктуры и др. Помимо этого, долгосрочные проекты могут осуществляться при строительстве и эксплуатации таких объектов общественного сектора, как больницы, клиники, школы, университеты и т.д.

Как показал анализ зарубежной практики, КЖЦ стал альтернативой традиционному подходу по проведению государственных закупок. Его главной отличительной чертой является то, что государство заключает договор с одним частным поставщиком, который берет на себя обязательства по реализации всего комплекса услуг: от разработки проекта и строительства объекта до дальнейшей его эксплуатации и

утилизации по окончании срока службы. При переходе от традиционных государственных закупок к КЖЦ роль государства существенно снижается, что выражается в сокращении уровня взаимодействия с другими участниками договорных отношений [3].

Зарубежный опыт использования КЖЦ. Начиная с 1990-х годов, развитые страны стали все более активно использовать ГЧП для создания определенных благ в общественном секторе. Формы государственно-частного партнерства были весьма разнообразными, но со временем все чаще применялись КЖЦ.

Для анализа работы КЖЦ в 2008 году в Европейском Союзе создана специальная организация – Европейский центр экспертизы контрактов жизненного цикла, который публикует аналитические материалы о КЖЦ и оказывает консультационные услуги по реализации проектов в его рамках. Его учредителями выступили Европейский инвестиционный банк, Европейская комиссия, страны-члены и страны-кандидаты Евросоюза. Причем Европейский инвестиционный банк является одним из главных источников кредитования КЖЦ во многих странах ЕС [4].

Таблица 2 – Опыт применения контрактов жизненного цикла для реализации проектов государственно-частного партнерства в некоторых европейских странах

| Великобритания | |
|----------------------|---|
| Наименование проекта | Создание высокоскоростного соединения между городом Лондоном и туннелем под проливом Ла-Манш |
| Отрасль проекта | Железнодорожная отрасль |
| Условия проекта | <ul style="list-style-type: none"> По условиям проектного соглашения частный партнер осуществлял проектирование, строительство, финансирование, эксплуатацию, ремонт и техническое обслуживание железнодорожной магистрали Министерство транспорта Великобритании приняло на себя обязательство по финансированию проекта посредством предоставления денежных грантов, а также необходимых прав в отношении земельных участков После начала реализации проекта существенная часть финансирования обеспечена гарантией Правительства Великобритании |
| Нидерланды | |
| Наименование проекта | Строительство железной дороги HSL-Zuid между городами Амстердам, Брюссель и Париж |
| Отрасль проекта | Сфера высокоскоростных железнодорожных магистралей |
| Условия проекта | <ul style="list-style-type: none"> Согласно условиям контракта жизненного цикла Правительство нидерландов перечисляет провайдеру ежегодный платеж за обеспечение доступности инфраструктуры железнодорожной магистрали HSL, что позволяет провайдеру инфраструктуры компенсировать свои расходы на содержание объекта и обеспечить возврат инвестиций Размер предусмотренного платежа за доступность инфраструктуры находится в непосредственной зависимости от фактической доступности объекта |
| Стоимость проекта | 2,6 млрд. долл. США |

| Португалия | |
|----------------------|--|
| Наименование проекта | Проектирование, строительство и эксплуатация железнодорожных линии Лиссабон – Порто, Лиссабон – Мадрид, Порто – Виго сроком на 40 лет |
| Отрасль проекта | Сфера высокоскоростных железнодорожных магистралей |
| Условия проекта | Во всех данных проектах стратегические функции управления вопросами распределения загрузки транспортом на стадии эксплуатации сохраняются у организации «РЕФЕР – Национальная сеть железных дорог» |
| Стоимость проекта | Магистраль Лиссабон – Мадрид: 2,4 млрд. евро Магистраль Лиссабон – Порто: около 4,5 млрд. евро Магистраль Порто – Виго: около 845 млн. евро |

Примечание: таблица составлена авторами на основе сведений: Market Update Review of the European PPP Market in 2015 (www.eib.org/epcc) [5].

Совокупная стоимость сделок по КЖЦ, достигших финансового закрытия на европейском рынке, в 2015 году составила 15,6 млрд. евро, снизившись на 17% в сравнении с 2014 годом (18,7 млрд. евро) (рис. 1).

В 2015 году 49 сделок по КЖЦ достигли финансового закрытия по сравнению с 82 сделками в 2014 году, т.е. их количество снизилось на 40%. Но при этом средняя стоимость

сделки возросла с 229 млн. в 2014 году до 319 млн. евро в 2015 году, или повысилась на 39%.

Пять крупных сделок закрыто в 2015 году по сравнению с 11 аналогичными по масштабу проектами в 2014 году, а их общая стоимость составила 9,6 млрд. евро, что составляет около 62% от общей рыночной стоимости. Из этих пяти сделок три приходятся только на одну страну – Турцию с общей стоимостью 8,2 млрд. евро.

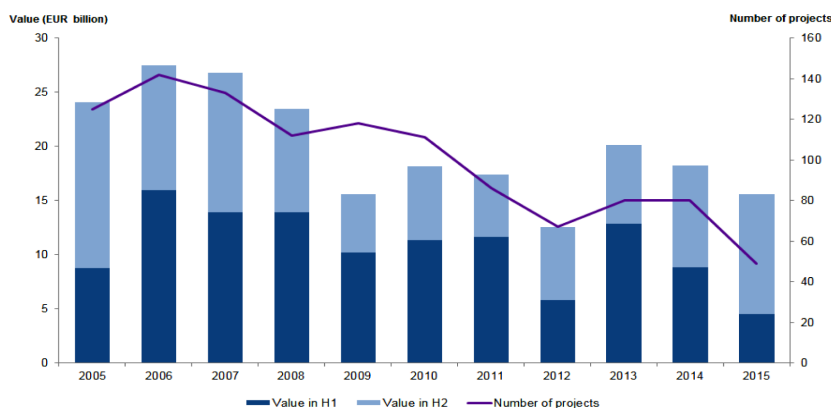


Рисунок 1 – Европейский рынок государственно-частного партнерства в 2005-2015 годах (по стоимости и количеству проектов)

Источник: Market Update Review of the European PPP Market in 2015 (www.eib.org/epcc) [5]

Примечания: Value – объем; EUR billion – в млрд. евро; Number of projects – количество проектов; Тег H1 применяется для обозначения наиболее важных заголовков первого уровня, а применение тега H2 указывает на заголовок второго уровня, который менее значимым в сравнении с первым уровнем

В частности, к числу пяти крупных сделок, достигших финансового закрытия в 2015 году, относятся:

– третий аэропорт города Стамбула в Турции (6 млрд. евро);

– оздоровительный кампус Etlik-Ankara в Турции (1,1 млрд. евро);
 – оздоровительный кампус Bilkent в Турции (1,1 млрд. евро);

– порт Кале (Calais) и Булонь-сюр-Мер (Boulogne-sur-Mer) во Франции (863 млн. евро);
 – морской шлюз IJmuiden в нидерландах (508 млн. евро) [5].

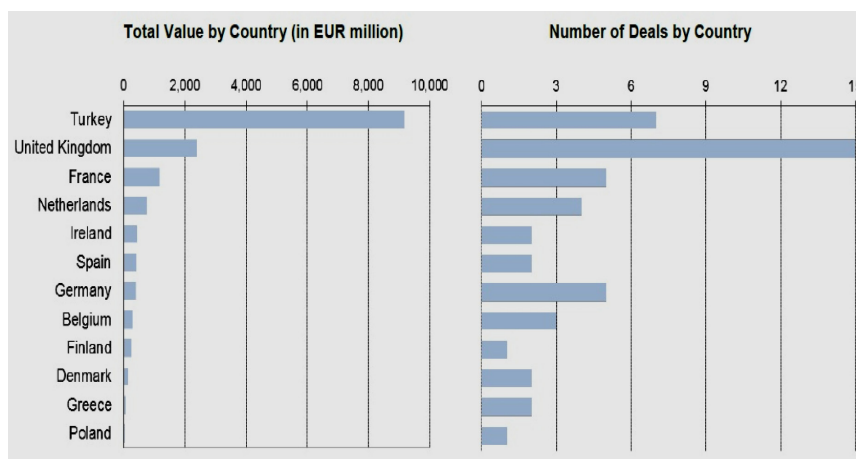


Рисунок 2 – Распределение европейских стран по стоимости и количеству сделок в 2015 году

Источник: Market Update Review of the European PPP Market in 2015 (www.eib.org/epcc) [5]

Примечания: Total Value by Country (in EUR million) – общий объем по странам (в млн. евро); Number of Deals by Country – число сделок по странам; Turkey – Турция; United Kingdom – Великобритания; France – Франция; Netherlands – нидерланды; Ireland – Ирландия; Spain – Испания; Germany – Германия; Belgium – Бельгия; Finland – Финляндия; Denmark – Дания; Greece – Греция; Poland – Польша

Как видно из рисунка 2, в 2015 году Турция, которая является страной-кандидатом на вступление в члены ЕС, стала крупнейшим рынком ГЧП в Европе в стоимостном выражении на общую сумму 9,2 млрд. евро (3,5 млрд. евро в 2014 году) и второй по количеству проектов: закрыты семь сделок (три сделки в 2014 году).

В настоящее время Великобритания, Австралия и Ирландия находятся на третьей ступени развития ГЧП, которая характеризуется улучшением моделей, системы расчетов рисков, а также увеличением жизненного цикла проектов, привлечением пенсионных и паевых фондов для участия в КЖЦ, совершенствованием системы подготовки кадров.

Многие другие развитые страны находятся на второй ступени развития ГЧП, предусматривающей создание департаментов КЖЦ в министерствах и ведомствах, разработку концессионных моделей, расширение рынка КЖЦ, стимулирование новых источников финансирования, использование КЖЦ для развития сектора услуг, что сопровождается увеличением числа проектов.

Остальные европейские страны, а также страны СНГ, включая, прежде всего, Казахстан и Россию, находятся пока на стадии разработки законодательной базы и получения первого опыта работы КЖЦ.

Как показано на рисунке 3, в 2015 году транспорт остается крупнейшим сектором экономики европейских стран по объемам сделок КЖЦ в стоимостном выражении. Так, среди более 12 сделок на сумму более чем 9 млрд. евро, на транспорт приходится около 60% от общей рыночной стоимости. Тем не менее, количество сделок, закрытых в данном секторе, значительно уменьшилось: 12 сделок по сравнению с 23 сделками в 2014 году.

Наиболее активным сектором с точки зрения количества закрытых сделок КЖЦ (15 проектов в 2015 году по сравнению с 14 проектами в 2014 году) стал сектор образования.

При применении контрактов жизненного цикла как альтернативы традиционным государственным закупкам одним из ключевых вопросов является соотношения цены-

качества объекта и принятия решения о его финансировании. Из-за свойства распределения платежей во времени проект КЖЦ может показаться более привлекательным, чем традиционный метод финансирования, поскольку позволяет снизить текущие бюджетные расходы и переместить их на будущие пери-

оды. Однако решающим фактором реализации проекта КТЖ должен стать не метод финансирования, а стоимость проекта в целом. Если стоимость слишком высока для финансирования через традиционные государственные закупки, то проект не должен быть реализован с использованием КЖЦ.

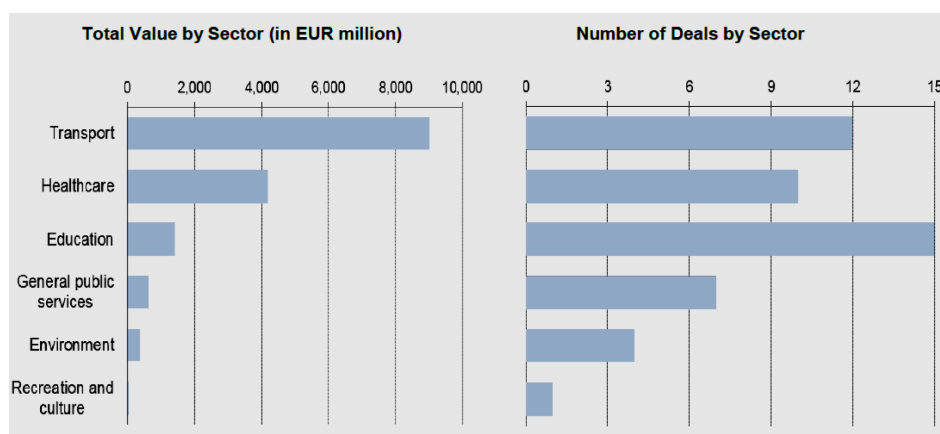


Рисунок 3 – Распределение объемов сделок контрактов жизненного цикла по секторам экономики европейских стран по значению и количеству в 2015 году

Источник: Market Update Review of the European PPP Market in 2015 (www.eib.org/eppec) [5]

Примечания: Total Value by Sector (in EUR million) – общий объем по секторам (в млн. евро); Number of Deals by Sector – число сделок по секторам; Transport – Транспорт; Healthcare – здравоохранение; Education – образование; General public services – услуги государственных служб общего назначения; Environment – окружающая среда; Recreation and culture – отдых и культура

Одним из направлений сравнения могут служить транзакционные издержки. КЖЦ позволяют сократить определенные виды затрат, но в то же время порождают другие. В настоящее время величина транзакционных издержек весьма существенно влияет на стоимость и эффективность применения КЖЦ [6].

Трудностями, с которыми часто сталкиваются при использовании КЖЦ, являются:

- низкий уровень управления при реализации проекта, что приводит к получению участниками КЖЦ выгод меньше, чем ожидалось;
- негибкость долгосрочных контрактов по сравнению с меняющимися потребностями общественного сектора;
- излишнее затягивание и дороговизна переговорного процесса для обеих сторон (государства и частной фирмы);
- высокие транзакционные издержки для участвующих сторон;

– снижение прозрачности при выборе КЖЦ из-за стремления сократить государственную задолженность.

Таким образом, в настоящий момент вопрос о том, является ли заключение КЖЦ наилучшей альтернативой традиционным государственным закупкам, по-прежнему остается открытым и требует дальнейших исследований. Однако в странах Европейского Союза данный метод находит всё большее применение и набирает популярность. В особенности это наблюдалось в 2013 году, когда все 4 проекта были реализованы с применением схемы КЖЦ (рис. 4).

В целом, в развитых странах не сомневаются в том, что КЖЦ является мощным инструментом для преодоления затянувшейся рецессии, стимулирования экономического роста и внедрения инноваций. В условиях длительного экономического спада инвестиции становятся основным источником экономического роста. Вместе с тем, экономический кризис накладывает существенные ограничения на

возможность использовать кейнсианских методов преодоления рецессии (увеличение государственных инвестиций, расширение бюджетного финансирования) вследствие угрозы чрезмерного роста государственного долга. Выход может быть найден в более активном

использовании различных форм и методов государственно-частного партнерства, особенно в передовых отраслях экономики, к которым на современном этапе социально-экономического развития, в частности, относятся транспорт, здравоохранение и образование.

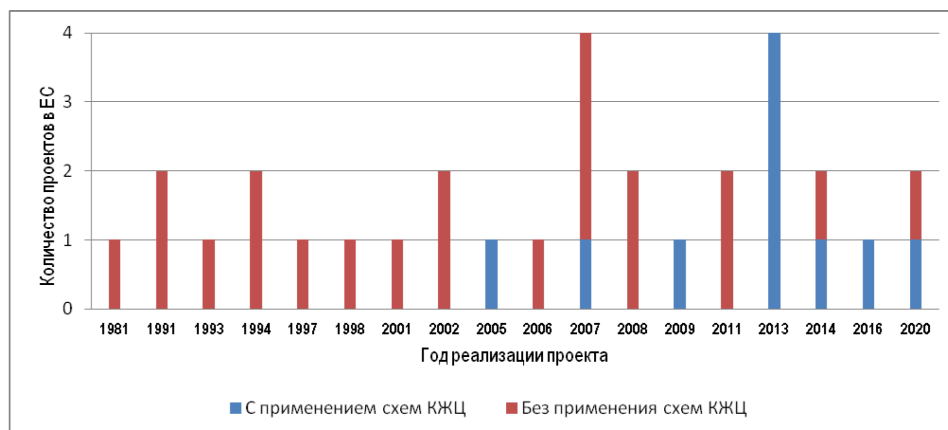


Рисунок 4 – Рост популярности контрактов жизненного цикла (КЖЦ)

Источник: Контракты жизненного цикла: комплексное решение инфраструктурных проблем [Электронный источник] // РКФ. Аудит и консалтинг. – Санкт-Петербург, Москва http://mcd-pkf.com/publication/consulting/publ_50.html [7].

Привлечение частных фирм для реализации некоторой части государственных функций способно повысить эффективность деятельности государства, что особенно актуально для стран с переходной экономикой. Они могут воспользоваться передовым опытом развитых стран для сокращения размеров государственного сектора путем контрактации. Основными препятствиями для них являются недостаточно проработанная законодательная база, экономическая и политическая нестабильность и, следовательно, более высокий уровень рисков, зависимость от политической воли руководителей страны, неразвитость институтов, обеспечивающих соблюдение контрактов.

Законодательная основа КЖЦ. Согласно гражданско-правовому принципу свободы договора, стороны вправе выбирать договорные условия и заключать любые договоры, как предусмотренные Гражданским кодексом Республики Казахстан, так и прямо не предусмотренные законодательством, но не противоречащие ему.

Понятийный аппарат КЖЦ урегулирован действующим законодательством Республики Казахстан о государственно-частном партнерстве, где одной из сторон выступает государство.

В этой связи регулирование финансовых отношений в рамках КЖЦ по закону о ГЧП подчинено принципам контракта ГЧП.

Нормы гражданского законодательства Казахстана не предусматривают какие-либо специальные процедуры конкурсного отбора и выбора частного партнера. Следовательно, субъекты гражданско-правовых отношений свободны в выборе и реализации договора КЖЦ.

Однако когда речь идет о КЖЦ как о финансово-правовых отношениях, то одной из сторон является государство, а другой стороной – частное лицо, избранное по конкурсу. При этом объект может быть как в государственной, так и в частной собственности.

Как показывает международный опыт, модель КЖЦ эффективно применяется в сфере транспортной инфраструктуры. Такая практика связана с тем, что жизненный цикл объектов транспортной инфраструктуры гармоничным образом соответствует интересам сторон КЖЦ в части сроков финансирования, окупаемости, создания и эксплуатации объектов. Для экономики Казахстана также характерно стремление к развитию ГЧП-проектов в сфере транспортной инфраструктуры. Поэтому имеются основания

полагать, что механизм КЖЦ окажется наиболее востребованным именно в транспортной инфраструктуре [8]. КЖЦ может найти успешное применение также в системе здравоохранения и сфере образования Казахстана.

Заключение

Таким образом, как показало проведенное исследование, применение КЖЦ имеет как свои преимущества, так и недостатки.

К преимуществам следует отнести комплексность товаров, работ и услуг, объединение человеческого, трудового и материального капитала, привлечение частных ресурсов для создания качественного объекта ГЧП.

Недостатками КЖЦ, как и иных долгосрочных контрактов ГЧП, являются сложность управления долгосрочными рисками проекта и транзакционными издержками при реализации проекта с учетом происходящих частых изменений в отраслевых программах и бюджетной политике государства, а также усложнение составления долгосрочных прогнозов развития

финансово-экономической ситуации как внутри страны, так и в глобальном масштабе для реализации крупных проектов в условиях повышенной турбулентности.

В заключение, рассматривая целесообразность применения контрактов жизненного цикла в экономике страны, аналитики Казахстанского центра государственно-частного партнерства пришли к выводу о возможной эффективности их использования в регионах, где привлечение частного сектора способно стимулировать экономический рост путем развития, в первую очередь, транспортной инфраструктуры. Учитывая огромную территорию страны и особенности развития субъектов, представляется уместным рекомендовать применение КЖЦ именно на региональном уровне для создания объектов транспортной инфраструктуры. Помимо преимуществ для составления и выполнения бюджетов, привлечение частного сектора через КЖЦ способно стимулировать экономическое развитие отдельных регионов за счет эффекта мультипликатора, а также обеспечить потребителей качественными общественными благами.

Литература

- 1 Закон Республики Казахстан от 31 октября 2015 года № 379-V ЗРК «О государственно-частном партнерстве».
- 2 Харитонов А.В. Контракт жизненного цикла // Госзаказ: управление, размещение, обеспечение. – 2014. – № 37. – С. 70–77.
- 3 Ракута Н.В. Использование контрактов жизненного цикла при госзакупках... // Вопросы государственного и муниципального управления. – 2015. – № 2. – С. 53 – 78.
- 4 Кузнецов В.И. Зарубежный опыт государственно-частного партнерства (США, Европа, Канада) // Экономические науки. – 2012. – № 8 (93). – С. 196–201.
- 5 Market Update. Review of the European PPP Market in 2015. [Electronic resource] // Official site of the EPEC. – 2015. – Access http://www.eib.org/epc/resources/publications/epc_market_update_2015_en.pdf.
- 6 Kappeler A. PPPs and their Financing in Europe: Recent Trends and EIB Involvement. 2012. [Electronic resource] // Official site of the EIB. – 2012. – Access http://www.eib.org/attachments/efs/econ_note_2012_ppp_and_financing_in_europe_en.pdf
- 7 Контракты жизненного цикла: комплексное решение инфраструктурных проблем [Электронный ресурс] // РКФ. Аудит и консалтинг. – Санкт-Петербург, Москва http://mcd-pkf.com/publication/consulting/publ_50.html.
- 8 Приказ и.о. Министра национальной экономики Республики Казахстан от 25 ноября 2015 года № 725 «О некоторых вопросах планирования и реализации проектов государственно-частного партнерства».

References

- 1 Zakon Respubliki Kazahstan ot 31 oktjabrja 2015 goda № 379-V ZRK «O gosudarstvenno-chastnom partnerstve».
- 2 Haritonov A.V. Kontrakt zhiznennogo cikla // Goszakaz: upravlenie, razmeshhenie, obespechenie. – 2014. – № 37. – S. 70–77.
- 3 Rakuta N.V. Ispol'zovanie kontraktov zhiznennogo cikla pri goszakupkah... // Voprosy gosudarstvennogo i municipal'nogo upravlenija. – 2015. – № 2. – S. 53 – 78.
- 4 Kuznecov V.I. Zarubezhnyj opyt gosudarstvenno-chastnogo partnerstva (SShA, Evropa, Kanada) // Jekonomicheskie nauki. – 2012. – № 8 (93). – S. 196–201.
- 5 Market Update. Review of the European PPP Market in 2015. [Elestronis resource] // Oficial site of the EPES. – 2015. – Assess http://www.eib.org/epes/resourses/publisations/epes_market_update_2015_en.pdf.
- 6 Kappeler A. PPPs and their Finansing in Europe: Resent Trends and EIB Involvement. 2012. [Elestronis resource] // Official site of the EIB. – 2012. – Assess http://www.eib.org/attashments/efs/eson_note_2012_ppp_and_financing_in_europe_en.pdf

7 Kontrakty zhiznennogo cikla: kompleksnoe reshenie infrastrukturnykh problem [Elektronnyj resurs] // PKF. Audit i konsalting. – Sankt-Peterburg, Moskva http://mcd-pkf.com/publication/consulting/publ_50.html.

8 Priказ i.o. Ministra nacional'noj jekonomiki Respubliki Kazahstan ot 25 nojabrja 2015 goda № 725 «O nekotoryh voprosah planirovaniya i realizacii proektov gosudarstvenno-chastnogo partnerstva».