

ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОЕ ПАРТНЕРСТВО: НАУЧНЫЕ ПОДХОДЫ, ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ В ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЕ УЗБЕКИСТАНА

Туйчиев А.М

Старший преподаватель кафедры «Корпоративное управление» Ташкентского государственного транспортного университета (ТГТУ), Ташкент, Узбекистан
anvarjontuychiyev@gmail.com

Рахматов З.Н

Заведующий кафедрой «Корпоративное управление» Ташкентского государственного транспортного университета (ТГТУ), Ташкент, Узбекистан

Искандаров К.Ш

Докторант кафедры «Корпоративное управление» Ташкентского государственного транспортного университета (ТГТУ), Ташкент, Узбекистан

***Аннотация:** В данной статье представлены различные точки зрения о «государственно-частном партнерстве» и даны его основные определения. Рассмотрены вопросы значимости государственно-частного партнерства в транспортной системе страны. Статья посвящена необходимости формирования и развития государственно-частного партнерства в Узбекистане.*

***Ключевые слова:** государственно-частное партнерство, транспорт, частный сектор, экономика, государственная доля.*

PUBLIC-PRIVATE PARTNERSHIP: SCIENTIFIC APPROACHES, PROBLEMS AND PROSPECTS IN THE TRANSPORT SYSTEM OF UZBEKISTAN

Tuychiev A.M

Senior Lecturer, Department of Corporate Governance, Tashkent State Transport University (TSTU), Tashkent, Uzbekistan
anvarjontuychiyev@gmail.com

Rakhmatov Z.N

Head of the Department of Corporate Governance, Tashkent State Transport University (TSTU), Tashkent, Uzbekistan

Iskandarov K.Sh

Doctoral Candidate, Department of Corporate Governance, Tashkent State Transport University (TSTU), Tashkent, Uzbekistan

Abstract: *This article presents different points of view about "public-private partnership" and gives its main definitions. The issues of the importance of public-private partnership in the transport system of the country are considered. The article is devoted to the necessity of formation and development of public-private partnership in Uzbekistan.*

Key words: *public-private partnership, transport, private sector, economy, public share.*

Введение

Транспортная система, являясь одной из основ национального потенциала, как ее инфраструктурный сектор занимает ведущее место в обеспечении внутренних и внешнеэкономических связей и решении важных социально-экономических проблем, возникающих в процессе развития регионов страны. [1-11]

Следует отметить, что в настоящее время в деятельности транспортной системы по перевозке грузов и пассажиров наблюдаются признаки стагнации, что можно объяснить высокой степенью износа основных производственных фондов и ограниченными инвестиционными возможностями транспортной системы. В настоящее время транспортная система страны испытывает потребность в увеличении и обновлении подвижного состава, улучшении структуры дорожного покрытия и современных путей сообщения. [12]

Положительному решению этих проблем препятствует тот факт, что большинство инфраструктурных секторов, составляющих транспортную систему страны, находятся в государственной собственности и недостаточно привлекательны для привлечения частного капитала. Поэтому в настоящее время все большее значение приобретает сотрудничество между государственным и частным секторами.

Президент Республики Узбекистан Шавкат Мирзиёев в своем Послании Олий Мажлису отметил: «...при осуществлении структурных преобразований в экономике необходимо ускорить преобразование государственных компаний... Ещё одним направлением структурных реформ является сокращение участия государства в экономике» отмечают те, кто этого не делает [13].

В настоящее время во всем мире наблюдаются структурные изменения в отраслях, ранее находившихся в ведении государства, таких как промышленная и социальная инфраструктура, энергетика, автомобильный и железнодорожный транспорт, магистральный трубопроводный транспорт и другие отрасли естественных монополий. Государство передает объекты этих отраслей в

частные руки на условиях временного долгосрочного или среднесрочного владения и пользования.

С одной стороны, приватизация инфраструктурных секторов стратегического, экономического и социально-политического значения невозможна. Но с другой стороны, может не хватить возможностей для обеспечения этих направлений на стабильно высоком уровне за счет государства. Для решения этого противоречия за рубежом используется концепция государственно-частного партнерства. Результатом являются взаимовыгодные отношения между государственным и частным секторами.

Методы

В исследовательской работе использовались теоретические и сравнительные методы исследования. Отношения государственно-частного партнерства определяются Законом Республики Узбекистан «О государственно-частном партнерстве» и положениями о реализации проектов государственно-частного партнерства: «Государственно-частное партнерство это юридически оформленное партнерство между государственным и частным партнером на определенный срок, основанное на объединении их ресурсов для реализации проекта государственно-частного партнерства». [14]

Систематические исследования в этой области ведутся за рубежом. Сочетание государственного и негосударственного капитала является основой государственной инвестиционной политики во всем мире. Ряд исследователей государственно-частного партнерства высказывают свое мнение о государственно-частном партнерстве. Экономист В.Г. Варнавский дает определение понятия государственно-частного партнерства: «государственно-частное партнерство – это система организационно-экономических, правовых и социальных отношений между государственным и частным секторами, основанная на юридически согласованные интересы, такие как достижение целей государственного управления и максимизация выгод от коммерческой деятельности». [15]

Т. Барнеков, Р. Бойль и Д. Богатых определяют понятие «кооперация» в своих работах, утверждая, что «кооперация есть механизм, посредством которого государство оказывает услуги частным собственникам капитала». [16] Исследователи из Брюссельского университета М. Ролл и А. Вервик утверждают, что «частные компании заинтересованы только в доходах и расходах и не могут обеспечить социально-экономический эффект». [17] Результаты многих подобных исследований показывают, что государственные власти могут помочь

частному сектору увеличить прибыль от своих проектов в партнерстве с государством.

По мнению других исследователей, кооперация представляет собой механизм, служащий развитию экономики и гарантирующий защиту интересов различных слоев общества.

С нашей точки зрения, объединение государства (через различные его субъекты) и бизнеса в один союз может привести к противоречиям между обеспечением прибыли и служением интересам общества. Как кооперация государственного и частного секторов разрешает эти противоречия, как она влияет на социально-экономические отношения в стране (области, городе), каких социально-экономических результатов ожидает общество в результате передачи государственных производств и услуг в частные сектора, тесно связана с тем, насколько полно сформировано гражданское общество, насколько развиты государственные институты, контролирующие деятельность государства.

В исследовании ученых под названием «Государственно-частное партнерство как финансирование состояния общества» говорится, что одним из альтернативных источников финансирования расходов на инфраструктуру является «приватизация, то есть финансирование государственных предприятий, проектирования, строительства, одним словом, заключение различных договоров со значительным увеличением участия частных компаний в их владении и пользовании». [18]

Однако существует и точка зрения, что государственно-частное партнерство не имеет ничего общего с приватизацией. М. Б. Джеррард, председатель Британского государственно-частного партнерства, компании, созданной британским правительством, говорит: «Партнерства создаются, работают и в то же время считаются некапитализированными на границе между фермами государственного и частного секторов. С политической точки зрения они представляют собой третий способ предоставления правительством некоторых общественных услуг населению. [19]

А Всемирный банк характеризует «государственно-частное партнерство» как «возможность привлечения дополнительного финансирования в сфере производства, а также оказания необходимых инфраструктурных услуг, а главное, повышения эффективности государственных инвестиций». [20]

Современные формы государственно-частного партнерства неразрывно связаны с процессами реформирования народного хозяйства и в переносном смысле представляют собой процесс приватизации.

Результаты и обсуждения.

Государственно-частное партнерство представляет интересы частных предпринимателей и государственных органов. При этом как государственный, так и негосударственный сектор взаимодействуют как субъекты экономической деятельности, являясь воплощением отношений сотрудничества между ними и составляющих основу государственно-частного партнерства.

Как отмечалось выше, сегодня основными элементами смешанной экономики являются система отношений сотрудничества между государственным и частным секторами. Необходимость ее создания вытекает из либеральной концепции развития: оказывается, что экономика, основанная на частной собственности, обладает более высокой эффективностью управления государственной собственностью по сравнению с экономикой, основанной непосредственно на государственном управлении, между процессами формирования института частной собственности и ускорение экономического роста.

Основной целью всех видов экономических функций государства является создание институциональной среды хозяйственной деятельности, составной частью которой являются институты сотрудничества. Сложные формы хозяйствования и функционирование отдельных отраслей и отраслей хозяйства в современном управлении невозможны без непосредственного участия государства. Наряду с тем, что современные формы кооперации представляют собой относительно новый этап развития экономики, она играет ведущую роль в совершенствовании рыночных отношений.

Обычно исследователи разделяют государственно-частное партнерство на три основных теоретических аспекта. Первая будет посвящена процессам разгосударствления, происходящим в той или иной степени во многих странах мира, и роли в них государственно-частного партнерства.

Второй аспект проявляется в определении роли государства в современной экономике и оптимального предела государственного вмешательства в экономические процессы. Третий аспект прослеживается вокруг соотношения государства и социальных категорий современного общества.

Есть два различных подхода к концепции государственно-частного партнерства в западной научной литературе. В то время как первая точка зрения утверждает, что государство является средством осуществления верховной гегемонии, вторая предполагает нейтралитет государства и его служение на благо общества в целом. [21]

По ряду показателей социально-экономического развития Республики Узбекистан в годы Независимости доля негосударственного сектора из года в год увеличивалась. В частности, негосударственный сектор в промышленности, сельском хозяйстве, связи, розничном товарообороте и т.д. А вот в транспортной сфере этот показатель составляет всего 56 процентов. На основании этих данных можно отметить, что в настоящее время существует острая необходимость активизации сотрудничества между государственным и негосударственным секторами в сфере транспорта. [22]

В последние годы в стране сформировалась новая институциональная структура экономики, и в системе экономических отношений между государственным и частным секторами наблюдаются существенные изменения.

В странах с развитой экономикой государственные органы уже не рассматривают многие виды экономической деятельности и традиционно государственные отрасли, такие как промышленная и социальная инфраструктура, естественные монополии, как отрасли, находящиеся под их полной ответственностью. Они передают объекты энергетического и газового хозяйств, водопроводных и трубопроводных сетей, систем транспорта и связи в частную собственность на условиях временного долгосрочного или среднесрочного владения и пользования. При этом государство оставляет за собой право контролировать и серьезно следить за деятельностью частного сектора. [23]

В то же время, поскольку этот процесс считается сложным, возникает множество проблем. Сегодня основными элементами смешанной экономики являются система отношений сотрудничества между государственным и частным секторами. Необходимость ее создания вытекает из либеральной концепции развития: оказывается, что экономика, основанная на частной собственности, обладает более высокой эффективностью управления государственной собственностью по сравнению с экономикой, основанной непосредственно на государственном управлении, между процессами формирования института частной собственности и ускорение экономического роста.

Республика Узбекистан геостратегически считается одной из важнейших стран Центральной Азии, то есть важной транзитной страной, соединяющей южные районы Азии (Индию, Пакистан) с северной и северо-западной частью. Но, тем не менее, она считается одной из двух стран в мире, которые должны пройти через два государства, чтобы выйти в море, [24] что, в свою очередь, оказывает достаточно негативное влияние на экспорт товаров и услуг,

производимых в республике, на перемещение рабочей силы. Поэтому улучшение существующей транспортной инфраструктуры для республики, строительство современных терминалов, модернизация аэропортовых и железнодорожных участков является одной из важнейших задач по совершенствованию внутренних транспортных коридоров, открытию новых транспортных коридоров и, вместе с этим, развитию транспортной системы в соседних странах при необходимости.

В таблице ниже мы можем видеть, какое внимание государство уделяет дорожной инфраструктуре.

Таблица 1.

Протяженность автомобильных и железных дорог в стране в 2000-2020 гг.,
(тыс. км) [25]

Показатели / годы	2000 г.	2005 г.	2010	2015	2020
Железные дороги (эксплуатируемая длина) — всего	6.1	6,2	6,3	5.7	6,2
Универсальные	3,5	4,0	4.2	4.2	4,7
Ведомственные	2,6	2,2	2,1	1,5	1,5
Автомобильные дороги с твёрдым покрытием, всего	73,0	62,3	49,7	44,0	43,8
Универсальный	42,1	41,6	42,0	42,0	42,3
Ведомственный	30,9	20,8	7,7	2.0	1,5

Как видно из таблицы, в 2000 году 57,4 % протяженности железных дорог из 6100 км приходится на универсальные пути, а на долю ведомственного пути 43,6% . Общая длина железных дорог увеличилась всего на 100 км к 2020 году, исходя из этого увеличения, можно предположить, что большая часть ведомственных дорог перешла на дороги общего пользования, поскольку протяженность дорог общего пользования увеличилась на 1200 км. Но, тем не менее, по средней плотности железных дорог это считается гораздо меньшим. Несмотря на то, что эти показатели больше на автомагистралях с твердым покрытием, мы можем засвидетельствовать сокращение на 29,2 тыс. км с 2000 по 2020 год. А дорог общего пользования увеличилось всего на 0,2 тыс. км.

Мировой опыт и проводимая в республике работа показывают, что улучшение транспортной инфраструктуры само по себе требует гораздо больше средств и времени. Поэтому для развития транспортной системы будет целесообразно внедрить метод государственно-частного партнерства. Это также

подчеркивается в стратегии развития на 2022-2026 годы. В нем отмечалось, что на основе государственно-частного партнерства привлекаются инвестиции на сумму 14 миллиардов долларов США в энергетику, транспорт, здравоохранение, образование, экологию, коммунальные услуги, управление водными ресурсами и другие отрасли, из которых следующие проекты государственно-частного партнерства реализуются по принципу государственно-частного партнерства, основанного на задачах на 2022-2026 годы и в соответствии с решениями президента Республики Узбекистан, предусматривается реализация 5 проектов ГЧП на общую сумму 8 699 миллионов долларов США (табл. 2.)

Таблица 2 .

Транспортно-дорожные инвестиционные проекты в сфере управленческой информации [26]

Название инициативы	Количество проектов	Общая цена проектов (в млрд. долл. США)	По плану за 2022 г. (в млрд. долл. США)
АО "Узбекистон темир йуллари"	13	2 207,4	493,4
Комитет "Автомобиль йуллари"	92	1401,3	317,6
АО "Uzairports"	2	46,5	44,5
ГУП "Ташкентский Метрополитен"	1	11,0	11,0

Согласно данной таблице реализуется 108 проектов в области транспорта и дорожного хозяйства, общая стоимость которых составляет 3666,2 миллиарда долларов. В нем, согласно плану 2022 года, полностью освоено 95,7% инвестиций, принадлежащих АО "Uzairports", 100% инвестиций, принадлежащих ГУП "Ташкентский Метрополитен". В остальных областях освоено в среднем 23% инвестиций.

Ниже в этой программе, выполнили проект все нижеследующее:

- проект по модернизации и управлению Международным аэропортом в Самарканде
- проект Ташкент-Фергана платный

- проект Ташкент-Самарканд платная **автомобильная дорога**
- проект автомобильной **дороги** между городами Самарканд и Шахрисабз около 66 км и здание Тахтагорача 4,4 км строительство туннеля
- проект модернизации и управления Международным аэропортом Республики. [27]

Но к эффективному переходу ГЧП поставить множество проблем и рисков, среди которых можно выделить следующие:

1. Отсутствие правовых норм для реализации всех форм ГЧП.
2. Частный сектор пришел с предложениями для изучения и пересмотра плана развития, а сложность его продолжительности велика.
3. Состояние политического давления (в большинстве случаев наблюдается определение в политике).
4. Процедура выбора этапов очень сложна, то есть процедура передачи результатов конкурса не прозрачна.

Заключение

В заключении необходимо отметить, что под экономическим сотрудничеством государственного и частного секторов понимается институциональная и организационная структура, создаваемая между государственным и частным бизнесом в целях масштабной реализации общественно значимых проектов, таких как исследования и разработки, а также направления деятельности от промышленности к предоставлению государственных услуг. [29] Другими словами, партнерство создается с целью реализации определенного проекта на определенный период времени и прекращает свою деятельность по завершении проекта. На практике эта система выступает как вполне определенный комплекс институциональной среды и отношений.

На наш взгляд, сокращение государственного участия в экономике и система государственно-частного партнерства в процессе приватизации могут помочь государству в:

- передаче в собственность и пользование объектов имущества, принадлежащих компании или частному сектору, на возмездной основе (при строгом контроле за деятельностью концессионера);
- передаче функций, связанных со строительством, эксплуатацией и обслуживанием объектов государственной собственности, в первую очередь объектов производственной и социальной инфраструктуры, частному сектору;

- поддержке технического и технологического развития производств и услуг;
- создание условий для эффективного функционирования производственных объектов, находящихся в государственной собственности, рационального управления ими, рационального использования природных ресурсов, охраны окружающей среды;
- расторжение договора концессии, возврат объекта в государственное управление или передача его другому субъекту хозяйствования на условиях концессии в случае нарушения частным партнером условий договора государственно-частного партнерства;
- больше приверженности принципам социальной справедливости при оптимизации государственного вмешательства в экономику;
- завершении положение об установлении государственно-частного партнерства в приоритетных областях реформ;
- формировании конкурентных рынков в отдельных сферах государственной собственности;
- сборе концессионных платежей в бюджет.

Заинтересованность частного сектора в государственно-частном партнерстве выражается в следующих формах:

- частный партнер получает в долгосрочной перспективе не принадлежащие ему государственные активы по льготным ценам;
- партнер частного сектора, несет риски обеспечения минимального уровня доходности, частный партнер получает достаточную гарантию возврата инвестиций. В некоторых случаях (для проектов отопления, газа и воды) государство может даже доплачивать частному партнеру за улучшение качества обслуживания за счет бюджета;
- частный партнер также может увеличить общую прибыль бизнеса за счет повышения производительности труда в течение срока действия договора государственно-частного партнерства.

Государственно-частное партнерство — многогранный бизнес, и важно четко определить его роль и функции. Ведь обе стороны заинтересованы в успешной реализации сотрудничества между государством и частными инвесторами. Следовательно, формирование государственно-частного партнерства в транспортной системе Узбекистана является актуальной проблемой на сегодняшний день.

Список литературы:

1. Рахматов З.Н., Туйчиев А.М., Искандаров К.Ш. Роль маркетинговых коммуникаций в повышении лояльности пассажиров к услугам общественного транспорта. «Железнодорожный транспорт: актуальные задачи и инновации», 2022 №3, стр. 6-12
2. Рахматов, З. (2019). Маркетинг бозор фаолиятининг иқтисодий хавфсизлигини таъминлаш воситаси сифатида. Мамлакат иқтисодий хавфсизлигини таъминлашнинг устувор йўналишлари, 1(2), 4.
3. Saparbaevna, A. Z., Dilfuza, U., Rahmatullayevich, R. R., & Soyibovich, M. A. (2021). Digital Logistics as a Factor of Increasing the Volume and Quality of Transport Services. *Revista Geintec-Gestao Inovacao E Tecnologias*, 11(4), 2088-2096.
4. Atajanova, Z. S., & Umarova, D. R. (2022). Formation of logistics clusters as a key factor in transport infrastructure development. *ACADEMICIA: An International Multidisciplinary Research Journal*, 12(8), 109-115.
5. Рашидов Д. (2023). Давлат-хусусий шерикликда таваккалчилик турлари. Scienceweb academic papers collection.
6. Кадирова, Ш. А. (2020). Перевозки пассажиров и грузов по видам транспорта общего пользования. инновационное развитие науки и образования: сборник статей X.
7. Рашидов Д. (2022). Ўзбекистонда инклюзив меҳнат бозори истиқболлари: аҳолининг ижтимоий эҳтиёжманд тоифаларини ишга жойлаштириш учун иш ўринларини захиралаш: ҳолат, муаммолар ва таклифлар. Scienceweb academic papers collection.
8. Кадирова Ш. А., Исмаилходжаев А. И. Инновации как важнейший фактор экономического роста и развития транспортной инфраструктуры республики Узбекистан //Воспроизводственный потенциал региона: проблемы количественных измерений его структурных элементов. – 2019. – с. 118-123.
9. Рахматов, З., & Эргашев, Ш. (2023). Значение технологии блокчейн в повышении эффективности процесса грузоперевозок в ао «Ўзбекистон темир йўллари». *Экономика и образование*, 24(1), 499–504. извлечено от
10. Рашидов Диловар Нажмидинович, & Холбоев Йигитали Авганович (2022). Корхона ва ташкилотларда ижтимоий ҳимояга мухтож шахслар учун иш ўринларини йўналишлар кесимида захиралашнинг самарадорлигини ошириш. Трансформация моделей корпоративного управления в условиях цифровой экономики, 1 (1), 73-78. doi: 10.24412/cl-36899-2022-1-73-78
11. Tuychiyev Anvarjon Muxtorjonovich (2022). Davlat va xususiy sektor hamkorligi masalalariga xorijiy ёndashuvlar. Трансформация моделей корпоративного управления в условиях цифровой экономики, 1 (1), 102-106.
12. Tuychiev, A. (2021). Scientific approaches to public-private partnership in the transport system of Uzbekistan. *The American Journal of Management and Economics Innovations*, 3(05), 100-105.

13. Форма обращения Президента Республики Узбекистан Шавката Мирзиёева в Олий Мажлис, 29 декабря 2020 г., <https://president.uz/uz/lists/view/4057>

14. Национальная база данных законодательства, 27.04.2020 г., 20.09.259.0507.

15. Партнерство государства и частного сектора: формы реализации проектов, риски / В. Г. Варнавского. Москва: Наука, 2005. - 314 с.

16. Barnekov, T.; Boyle, R.; rich, D. Privatisation and urban politics in Britain and the United States. - Oxford et al.: Oxford University.press, 1989. - Khiv, 267 P.

17. Roll M., Verbitskaya A. Finance of trans-European high-speed rail networks: new forms of public-private partnership // Europ. Management J.-Oxford, 1998. - Vol. 16, N 6.

18. Public partnership: whether governorcapproch / / London: Theosophical office, 2000. - 47 p

19. Gerhard M. B. What are public-private partnerships, and how do tie differ from privatizations? // Finance & Development. - Washington, 2001, Issue 38, N3.

20. World Bank Report on "Public-Private Partnership" [Electronic resource]. URL: <url>/projects.worldbank.org/P125595/?lang=ru&tab=ratings (23.08.2018)

21. Максимов В.В. Государственно-частное партнерство в транспортном секторе: зарубежный опыт. 2008. № 1. С. 16-26.

22. Statistical collection. Main trends and indicators of socio-economic development of the Republic of Uzbekistan in the years of independence (1990-2010) and forecasts for 2011-2015. Vol.: - "Uzbekistan", 2011.

23. Sazonov V. E. Public-private partnership: civil law, administrative-legal and financial-legal aspects. Scientific monograph, Moscow: Buki Veda, 2012, 492 p.

24. Обзор тенденций экономического развития Республики Узбекистан на 2020 год и прогноз на 2021 год, <https://mineconomy.uz/ru/news/view/3513>

25. Госкомстат, протяженность проезжей части <https://api.stat.uz/api/v1.0/data/qatnov-yollarining-uzunligi-yil-oxiriga-ming-ki?lang=uz&format=xlsx>

26. <https://mintrans.uz/ru/investitsion-salohiyat>

27. Указ Президента Республики Узбекистан от 28.01.2022 № ПФ-60.

28. Перспективы развития железнодорожной инфраструктуры в современных условиях (на основе государственно-частного партнерства) <https://cyberleninka.ru/article/n/perspektivy-razvitiya-zheleznodorozhnoy-infrastruktury-v-sovremennyh-usloviyah-na-osnove-gosudarstvenno-chastnogo-partnerstva>

29. Tuychiev, A. (2021). Public-private partnership in the transport system of Undp. Aamerican journal of economic and business management, (4), 1-6.